TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU



„DAR POMORZA"

ŻAGLOWIEC SZKOLNY MARYNARKI POLSKIEJ

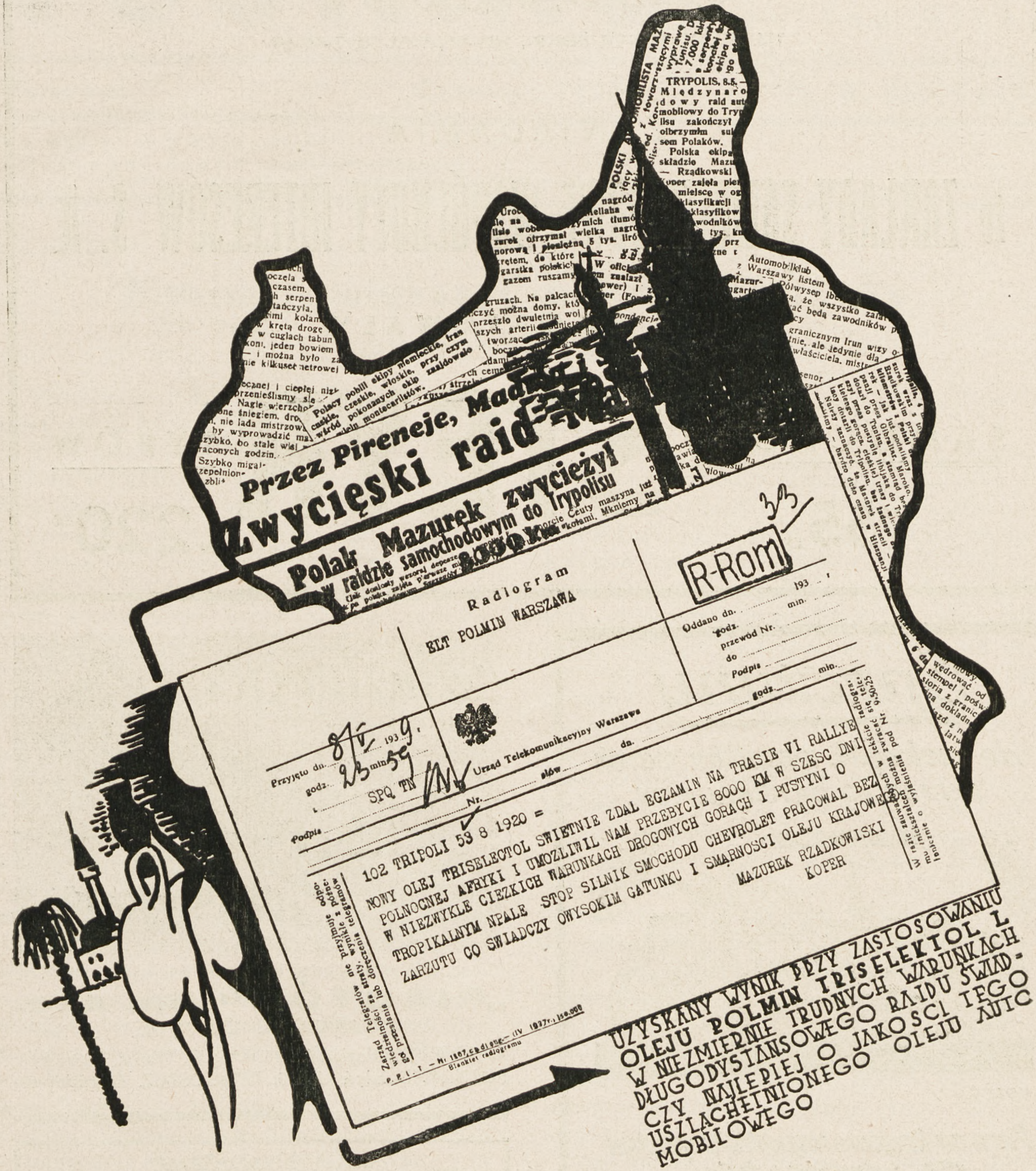
(Fot. H. Poddębski).

1 9 3 9
CZERWIEC

6

Cena 50 gr.


BUICK
CHEVROLET
OPEL
NIEZAWODNE SAMOCHODY PRODUKCJI GENERAL MOTORS
MONTOWANE PRZEZ KONCESJONOWANĄ WYTWÓRNIĘ SAMOCHODÓW
Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych
LILPOP, RAU i LOEWENSTEIN S. A.
WARSZAWA
Sprzedaż i obsługa w większych miastach Polski.


Przez Pireneje, Madryt
Zwycięski raid
Zwycięski Mazurek zwyciężył
Polak Mazurek zwyciężył
w raidzie samochodowym do Trypolisu
TRYPOLIS, 8.5.
Radiogram
ELT POLMIN WARSZAWA
R-Rom
Urząd Telekomunikacyjny Warszawa
102 TRIPOLI 53 8 1920 =
NOWY OLEJ TRISELECTOL SWIETNIE ZDAL EGZAMIN NA TRASIE VI RALLYE POLNOCNEJ AFRYKI I UMOZLIWIL NAM PRZEBYCIE 8000 KM W SZESC DNI W NIEZWYKLE CIEZKICH WARUNKACH DROGOWYCH GORACH I PUSTYNI O TROPIKALNYM NPALE STOP SILNIK SMOCHODU CHEVROLET PRACOWAL BEZ ZARZUTU CO SWIADCZY OWYSOKIM GATUNKU I SMARNOSCI OLEJU KRAJOWEGO
MAZUREK RZADKOWSKI KOPER
UZYSKANY WYNIK PRZY ZASTOSOWANIU OLEJU POLMIN TRISELEKTOL L W NIEZMIERNIE TRUDNYCH WARUNKACH DŁUGODYSTANSOWEGO RAIDU ŚWIAD- CZY NAJLEPIEJ O JAKOŚCI TEGO USZLACHETNIONEGO OLEJU AUTO MOBILOWEGO

TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa — Czerwiec 1939 — Nr. 6 Rok 4 (XV)

Komitet Redakcyjny
Przewodniczący: Józef Michalikowski
Członkowie: Henryk Giełdziński, Stanisław Misiakowski, Stanisław Reszczyński i Adam Tuszyński

Donnington

Musimy zwiększyć pojemność rynku samochodowego

Motoryzacja Polski weszła obecnie w okres, który można by nazwać okresem „montownianym". Produkcja, z takim wysiłkiem zrealizowana w Państwowych Zakładach Inżynierii, daje jeszcze znać o sobie resztkami „pięćsetósemek" i ciężarówek—produkowanych w roku bieżącym. Podstawowe założenia produkcyjne P. Z. Inż., związane ściśle z potrzebami armii i obronności kraju są niewątpliwie w dalszym ciągu utrwalane, ale rola tej pionierskiej wytwórni na rynku prywatnym zmniejsza się coraz bardziej. Utrzymał się natomiast montaż samochodów FIAT, — jednak już tylko montaż. — Potem przyszła montownia Lilpopa, pracująca na podstawie umowy z General Motors.

Niemieckie Ople i amerykańskie Chevrolety montowane przez tę wytwórnię znalazły wdzięczny rynek w sezonach 1937 i 1938, rynek podniecony, zbliżającą się prosperity, szeregiem celowych zarządzeń w kierunku nakręcania koniunktury i wreszcie wyniszczeniem taboru samochodowego. W tym okresie nastąpiło znaczne podwyższenie naszego stanu posiadania samochodów, poczym udzielano dalszych koncesji na montaż: Wspólnocie Intersów — na samochody niemieckie i ostatnio Chrzanowskiej Fabryce Lokomotyw — na montaż samochodów francuskich.

Mamy więc obecnie cztery montownie, oparte o licencje potęg samochodowych czterech krajów; — brak tylko Anglików, aby klientela polska miała możność wyboru w całej śmietance konstrukcji samochodowych świata.

Wiemy, iż motoryzacja kraju nie polega na ilości samochodów w ruchu lecz w pierwszym rzędzie na własnych możliwościach produkcyjnych. — Jeżeli nie mamy możności produkowania części składowych i to części najbardziej żywotnych zespołów samochodu, t. j. silnika i mechanizmów przekładni, — cały tabor i jego użytkowość w razie konfliktu czy zahamowania dowozu z zagranicy — stają się nierealne i bez żadnej wartości żywotnej. — Nasza więc polityka motoryzacyjna ma niewątpliwie na celu szybkie zrealizowanie możności krajowej produkcji, czego pierwszym krokiem jest montaż, jako wstępny etap budujący podstawy techniczne, organizacyjne i finansowe własnego samochodu. Musimy jednak zdać sobie sprawę ze starej prawdy, że funkcją produkcji jest zapotrzebowanie. Wytwórczość własna nie może istnieć dotąd — dokąd nie będzie miała zapewnionego rynku zbytu w takich ilościach, aby istniała *rentowność* produkcji. Obiektywne określenie chłonności naszego rynku, jest tu rzeczą najważniejszą, bo określającą zakres projektowanej produkcji i ilość typów które można wypuścić na rynek.

Jest rzeczą stwierdzoną, że dopiero przy rocznej serii 10.000 samochodów jednego typu — można zapewnić rentowność przy normalnych cenach sprzedażnych. Zmniejszenie ilości typów na rynku, a co za tym idzie —

potanienie produkcji jest jednym z pierwszych założeń celowej polityki motoryzacyjnej. Rozumie to doskonale nasz zmotoryzowany sąsiad, który na rok 1940 wprowadza już tylko 23 typy wozów osobowych (zamiast dotychczasowych 55). Zarządzenia ograniczające typy wozów ciężarowych są jeszcze ostrzejsze — 14 typów zamiast 110(!). To przy produkcji przeszło ćwierć miliona pojazdów mechanicznych rocznie. Sprobujmy teraz określić przypuszczalną chłonność naszego rynku w latach najbliższych. Otóż chłonność rynku jest funkcją zamożności obywateli. W normalnych warunkach każdy kraj posiada pewną stałą cyfrę przyrostu taboru, która może być zmienna w zależności od ułatwień przy nabywaniu samochodów, tych czy innych zarządzeń nakręcających koniunkturę, oraz stanu dróg i uprzemysłowienia kraju. Cyfra ta nie ulega zasadniczym skokom, idąc stale w górę równolegle do rozwoju kultury i postępu i oparta jest na przyroście „naturalnym" (nowi nabywcy) i przyroście amortyzacyjnym (wymiana taboru zużytego). Przyjmując stan taboru podstawowego w Polsce jako 50.000 samochodów, przyrost roczny możemy określić jako 10% nowych nabywców plus 10% na renowację. Razem 10.000 sztuk rocznie w najbliższych latach, z tym, że raczej może nastąpić pewien spadek ze względu na momenty nasycenia. Występują one zwykle po okresach forsujących chłonność rynku, i specjalnie są jaskrawe przy małym ogólnym zapotrzebowaniu. Te 10.000 samochodów rocznie jako podstawa bytu czterech montowni wydają się niedostateczne dla zapewnienia dalszego rozwoju instytucyj predystynowanych w przyszłości do produkcji własnej. W tym miejscu musimy jasno określić istotę *produkcji własnej*. Otóż wyrób opon, roboty tapicerskie, wyposażenie i galanteria samochodowa nie mogą być nazwane produkcją, i wprowadzają mylny czynnik do rozumowania o t. zw. przejściu na produkcję. „Nie znany jest wypadek aby montownia stopniowo przekształciła się na wytwórnię" *). Produkcja krajowa samochodów w P. Z. Inż. rozpoczęła się odrazu z chwilą wybudowania fabryki, a nie była rezultatem stopniowego przekształcania montowni na produkcję. Bo produkcja to silnik, skrzynka biegów, tylny most i rama i od tego trzeba zaczynać, a nie kończyć — jako pobożne życzenie. Obojętne jest, kto te części będzie w kraju produkował, a kto montował, chodzi tylko o danie przemysłowi podstawy kalkulacyjnej do produkcji t. j. zapewnienie zbytu. A tu właśnie leży cała trudność zadania, którego rozwiązanie składa się niestety z dużej ilości czynników nieokreślonych. Jednak niektóre czynniki znamy i te możemy wprowadzić w czyn. Zmniejszenie ilości typów przewidzianych do produkcji, organizacja produkcji jako całości w zamkniętym okresie, rozpoczęcie od silnika i przekładni jako zasadniczych elementów produkcji mogą niewątpliwie wprowadzić czynniki realne do naszych zamierzeń motoryzacyjnych.

Jeden z czołowych fachowców przemysłu samochodowego, w referacie wygłoszonym na zjeździe S. I. M. P. w 1936 r. zwrócił uwagę na fakt rozwiązania kompleksu zagadnień produkcyjnych chemicznych, przemysłu uzbrojenia, lotniczego, budowy wagonów i lokomotyw i problemu mieszkaniowego. „Można spierać się o to, czy wszystkie te zagadnienia rozwiązane zostały w sposób najbardziej racjonalny i przy najmniejszym nakładzie kosztów. Faktem jednak jest, że zagadnienia te i wiele innych przestały praktycznie istnieć i przestały niepokoić opinię publiczną.

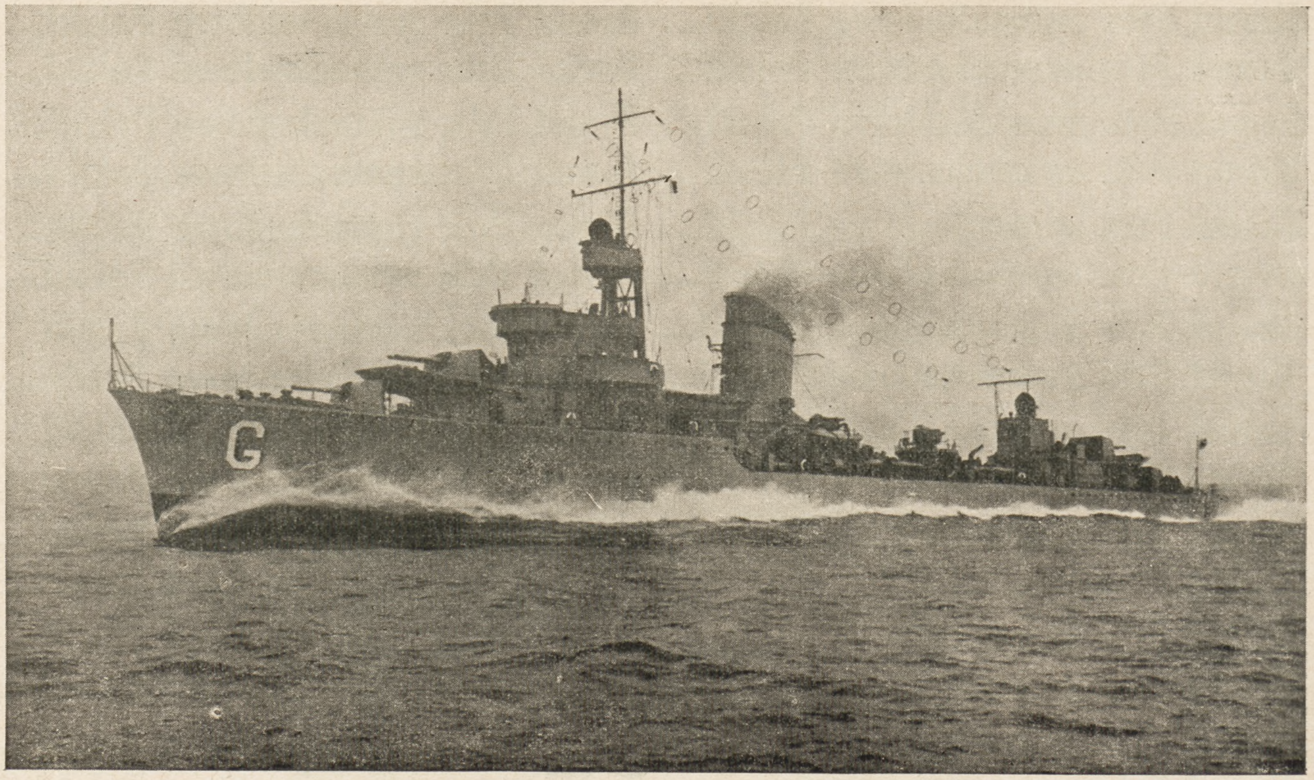
Przemysł samochodowy, do dnia dzisiejszego stanowi nietylko sprawę nierozwiązaną, ale jest ciągle jeszcze przedmiotem coraz nowych eksperymentów".

Uwadze powyższej i dziś nie można odmówić słuszności. Nie wyszliśmy z fazy eksperymentów i wiele trzeba będzie wysiłków i rozważnych posunięć, aby motoryzacja kraju i własna produkcja przestały niepokoić opinię publiczną.

Objaw pocieszający — to realizacja zamierzeń produkcyjnych montowni. Budowa fabryk w których się będzie produkować polskie samochody jest faktem niewątpliwym, a w rękach czynników miarodajnych leży teraz nakręcenie koniunktury motoryzacyjnej tak, aby fabrykom tym dać pracę. Ulgi przy nabywaniu samochodów, ceny benzyny, garaże, obsługa, drogi i cały szereg bolączek muszą być szybko rozwiązane. Musimy zwiększyć pojemność rynku samochodowego.

*) Z referatu inż. J. Dąbrowskiego na zjeździe S. I. M. P. w 1936 r.


Grand Prix samochodowe Polski...
Kierujcie się Tabelą Polecającą
GARGOYLE
ZAREJESTR. MARKA OCHRONNA
Mobiloil
ZAREJESTR. MARKA OCHRONNA
"BB"
VACUUM OIL COMPA
nie zawiedzie



Torpedowiec O. P. R. Grom.

Telesfor Przybylski

Gdy chciwa ręka zawisła nad naszym dostępem do morza

Już od Torunia mniej więcej czuje się ten, pięknie przez Jacka Londona opisywany „słony powiew morza", a im dalej tym więcej spotyka się znaków na ziemi i niebie, świadczących o tym, że zbliżamy się do morza.

Zbliżamy się do morza...

To słowo „zbliżać się" jest najlepszym określeniem stosunku Rzeczypospolitej do zagadnień morskich. Zbliżaliśmy się do morza w ciągu dziejów niepodległej Polski kilkakrotnie i zawsze, albo ktoś nas odepchnął, albo też sami zaniedbywaliśmy sprawy, których rozwój tylko od „rozbujałych fluktów" był zależny.

Wreszcie przyszła chwila, kiedy minister Rzeczypospolitej Polskiej powiedział:

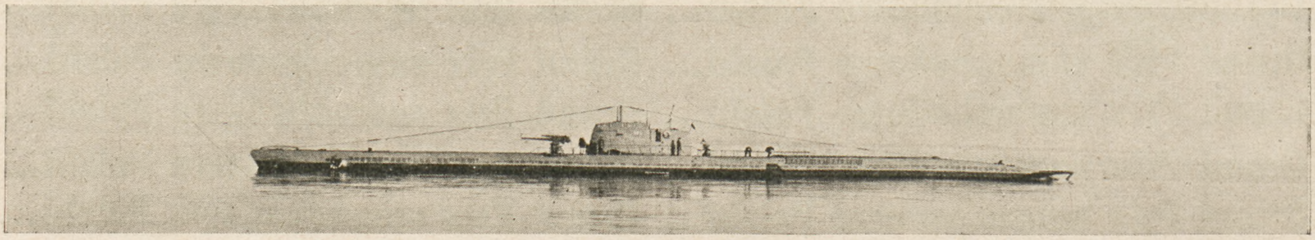
— **Od morza odepchnąć się nie damy!**

To były słowa żołnierza — dyplomaty. Żołnierz-cywil, a takim jest każdy Polak, zmodyfikowałby to powiedzenie o tyle, że huknąłby trochę głośniej:

— Od morza, psiakrew, nie damy się odepchnąć!

Jakie prawa historyczne mamy do tego skrawka brzegu morskiego, o który być może rozpęta się przyszła wojna? Bo, że mamy większe prawa niż ten, który chciwą łapę po nie wyciąga — to dla nikogo, trzeźwo myślącego, nie ulega najmniejszej wątpliwości. Chodzi przeto o ustalenie jaki jest rozmiar tych praw historycznych.

W czasach kiedy Gdańsk był małą mieściną handlową, a Puck jeszcze mniejszym portem



Łódz podwodna „Ryś"


Mobilgas
Mobiloil
GARGOYLE
VACUUM OIL COMP S.A.
Wysoka jakość paliwa Mobilgas
Es zapewnia:
1. Łatwy rozruch
2. Równy bieg silnika i szybki zryw
3. Spokojną pracę silnika przy pełnych obrotach przez uniknięcie powstawania t. zw. korków gazowych
4. Niskie zużycie paliwa przez jego ekonomiczne i pełne spalanie
5. Cichą i równą pracę silnika dzięki wybitnym właściwościom przeciwstukowym paliwa
6. Wydatne oszczędności przez zmniejszenie kosztów czyszczenia i reperacji silnika.
VACUUM OIL COMPANY S.A.

rybackim, w czasach, kiedy o Gdyni nikomu się nie śniło, a dziadek Kolumba miał mały handelek w Genui — Jan z Kolna na korwecie żaglowej zwanej „Złociste Słońce" przepłynął Atlantyk i wylądował w Nowej Funlandii. Były to czasy, kiedy słońce obracało się koło ziemi, ziemia była płaska, a występującemu później Galileo Galilei kazano przysięgać, że ziemia się nie obraca...

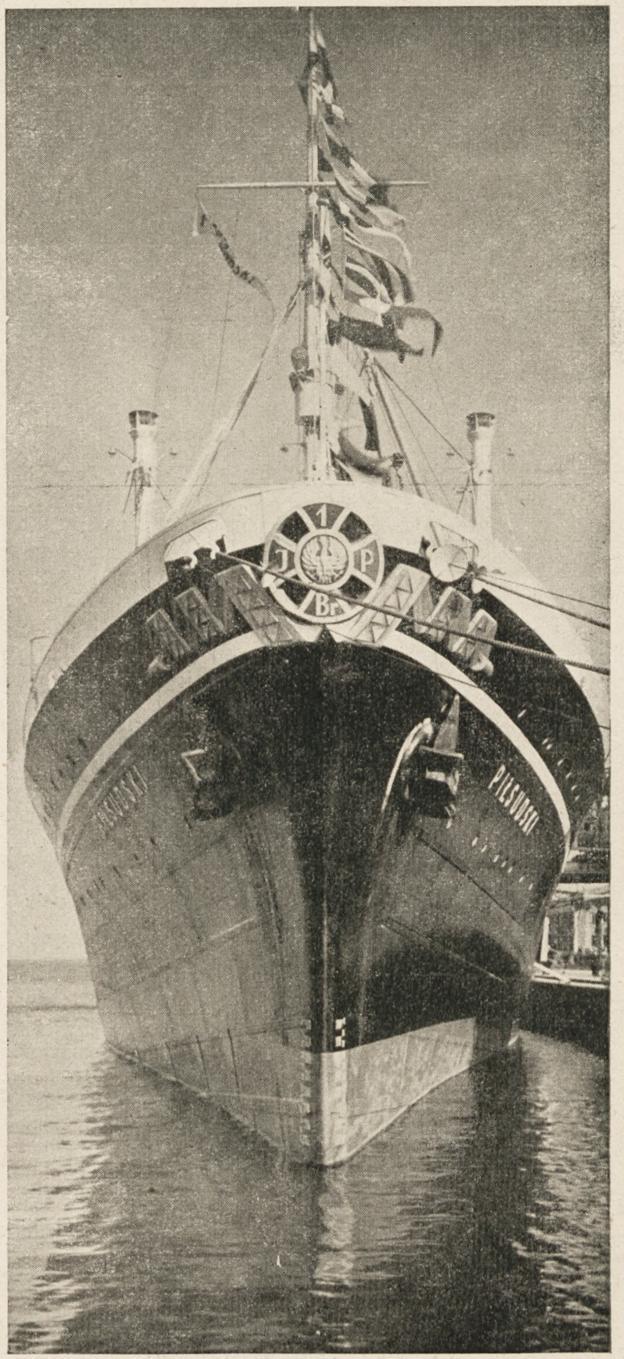
To też i Jan z Kolna nie ocenił swego odkrycia, które też w krótkim czasie poszło w zapomnienie, jak i zapomniano o tym, że na tych morzach tylko Polacy potrafili stawić opór najdzielniejszym żeglarzom średniowiecza — Wikingom.

Flota niepodległej Rzeczypospolitej, poza gdańską flotą, zaczynała swą historię za czasów Władysława IV, kiedy to „kapry" polskie dokonywały cudów waleczności na chłodnych wodach Bałtyku, cudów, które do dziś dnia nie znalazły godnego siebie piewcy.

Ale szlachcic polski zbywszy zboże i drzewo do Gdańska nie interesował się nawet tym że:

„Pieszczota oceanów dziwowisko świata — z polskich sosen ciosana brytańska fregata..."

Tędy przez siedem wieków ostatnich szło w cały świat polskie zboże, polska wełna, polskie drzewo, żywiąc pół Europy zachodniej... Gdańsk rósł w dostatki, bo mając za sobą bogate zaplecze mógł robić interesy, po których królom polskim pożyczał pieniędzy na prowadzenie wojen.



M/S Piłsudski w porcie Gdyńskim

Wiek XIX zastaje Polskę w okowach trzech jej najbliższych sąsiadów. W czasie gdy Tasman opływa Australię, gdy Anglia zajmuje jedną część świata po drugiej — Polska krwawi się raz po raz w beznadziejnych podrywach wolnościowych. Tę wolność uzyskuje dopiero w wieku dwudziestym, gdy cały świat jest już zbadany i — podzielony między wielkie marynarki świata.

Przecież to nic nie znaczy, że my nie mamy prawa do kolonii tylko dlatego, że nas nie było, gdy je wytyczano na globusie. To prawo mieć musimy, ale — nie możemy zapominać, że to prawo daje... siła.

To też w roku 1918 Marszałek Józef Piłsudski podpisuje dekret następujący:

„Z dniem 28 listopada 1918 roku rozkazuję utworzyć marynarkę polską".

(—) Józef Piłsudski

Warszawa, dnia 28 listopada 1918 r.

Było to już w tych czasach, kiedy, jak pisał nieodżałowanej pamięci Eugeniusz Małaczewski „nie było na kuli ziemskiej takiego zakątka, gdzieby pod nazwą Oddział Wojska Polskiego nie tworzyło się wojsko zmartwychwstającej Rzeczypospolitej. Dlatego też jeśli chodzi o marynarkę istniało już stowarzyszenie, założone jeszcze pod okupacją niemiecką przez kontradmirała Kazimierza Porębskiego (jedynego dowódcy, który nie dał się rozgromić pod Cuszimą w wojnie japońsko-rosyjskiej) — pod nazwą „Bandera Polska". Ta „Bandera" skupiała tych wszystkich byłych marynarzy i oficerów z flot zaborczych, którzy chcieli czegoś dla Polski dokonać.

Temu to stowarzyszeniu przypisać należy zasługę wydarcia Niemcom warszawskiej załogi wiślanej, flotyli uzbrojonych statków rzecznych i motorówek stanowiących „Schiffamthartabteilung" przy Generał-Gubernatorze warszawskim. Flotyla ta powędrowała do Mod-

lina, gdzie dzięki licznemu dopływowi ludzi, zorganizowano pierwszy batalion morski, ciągle jeszcze „na słodkich wodach". Do tego batalionu przybywają kolejno: „Warta", „Bug", „Różycki", „Bartosz Głowacki", wreszcie „Wisła" i „Wawel". Tak wyglądał skład polskiej floty, gdy jej dowództwo otrzymało rozkaz wyruszenia pod Nieszawę w końcu roku 1919.

Dnia 14 maja 1919 roku zamiast Sekcji Marynarki przy Ministerstwie Spraw Wojskowych powstaje Departament dla Spraw Morskich, który podlega bezpośrednio ministrowi. Szefem departamentu zostaje kontr-admirał Porębski.

Dnia 28 czerwca 1919 roku traktat wersalski zabrał nam Gdańsk... Inaczej tego nazwać nie można jak tylko zaborem Bóg wie poco dokonanym. Dlatego to w czasie wojny bolszewickiej, Gdańsk odcina nam dowóz amunicji...

Tworzymy więc marynarkę z niczego. Powstaje z niczego flotylla pińska, która w natarciu na Horodyszcze dnia 5 lipca 1919 roku zyskała sobie pochwałę „za inicjatywę i męstwo". Rok 1920 rozprasza wysiłki marynarki polskiej i rozbija ogrom pracy włożonej w to dzieło.

18 stycznia tegoż roku obejmujemy nareszcie morze. Nowy etap rozwoju marynarki polskiej rozpoczyna I batalion morski dowodzony przez generała Józefa Hallera, który dnia 10 lutego zajmuje Puck, jedyny poza Helem port polski zdatny zaledwie do postoju statków rybackich.

Dnia 10 lutego na przystrojony flagami dworzec kolejowy w Pucku zajeżdża pociąg wiozący gen. Hallera. Mimo iż dzień jest pochmurny i dżdżysty—staje się radosnym momentem historycznym, bowiem oprócz okna na świat jakim jest niewątpliwie dostęp do morza, dzień „zaślubin Polski z morzem" stawiał nas na równi ze wszystkimi niepodległymi państwami świata.

Konno wjechał w fale Bałtyku błękitny generał, chwilę patrzył na daleki horyzont i sam widocznie wzruszony przemówił:

„Oto dziś dzień krwi i chwały! Jest on dniem wolności, bo rozpostarł skrzydła Orzeł Biały nie tylko nad ziemiami Polskimi, ale i nad polskim morzem, Naród czuje, że go już nie dusi hydra, która dotychczas okręcała mu szyję i piersi. Teraz wolne przed nami światy i wolne kraje. Żeglarz polski będzie mógł dzisiaj dotrzeć wszędzie pod znakiem Białego Orła, cały świat stoi mu otworem..."

Po poświęceniu bandery polskiej nad marznącymi falami Bałtyku, odprawiono mszę świętą...

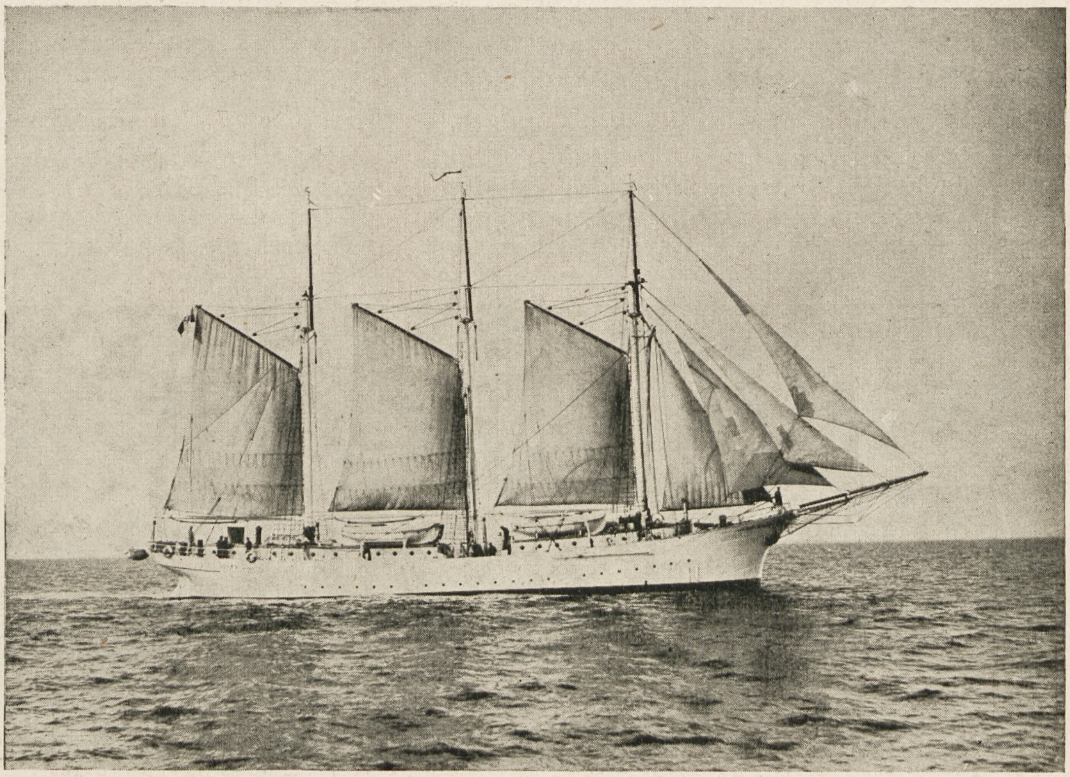
A potym generał Haller jeszcze raz wjechał w morze i rzucił w fale złoty pierścień...

W tym miejscu stanął też słup pamiątkowy na którym widnieje napis:

„Roku Pańskiego 1920, dnia 10 lutego, Wojsko Polskie z gen. Hallerem na czele objęło w wieczyste posiadanie polskie morze."

W wieczyste posiadanie...

Otrzymaliśmy wprawdzie brzeg, ale pusty i niegościnny: kilka wiosek rybackich z jednym miasteczkiem Puckiem, dwa maleńkie porty rybackie, a pozatym piasek, piasek i piasek, pokryty zrzadka karłowatą sosną i parę ładnych, malowniczych, ale nieużytych zakątków na Jastrzębiej i Kamiennej Górze. „Smętek" Żeromskiego zarykiwał się po tych pustaciach ze śmiechu myśląc o tym, co też ci Polacy zrobią z takim śmiesznie małym skraw-



Żaglowiec Szkolny „Iskra"

kiem brzegu, nie posiadającym żadnych danych na stworzenie jakiegobądź portu dla celów wielkiej morskiej polityki.

Jakby na dobitek wszystkiego wschodnia granica płonie na całej swojej długości. Departament Spraw Morskich niema czasu myśleć o jakiejś rozbudowie marynarki, czy urządzeń nadbrzeżnych, bo oto hordy dziksze od zastępów Tamerlana walą na Polskę, a prasa całej Europy pisze nekrologi dla „Sezonstaat Polen...“

Kapitan marynarki Adam Mohuczy i jego II batalion, kapitan marynarki Marian Wolbek i jego pierwszy batalion, kapitan marynarki Jacynicz, kapitan Bohdan Jarociński — oto złotymi zgłoskami zapisane nazwiska... „Pancerny I“, „Moniuszko“, „Sobieski“, „Wawel“, „Batory“ i miejscowości takie jak Ławy, Zabiele, Złotoria, Żółtki, Głodów, Łętów — oto krwawy chrzest bojowy marynarki polskiej w roku 1920.

Dnia 18 sierpnia IV armia sowiecka rozpoczyna natarcie na Płock. W obronie tego miasta i okolic stają: „Minister“, „Wawel“, „Stefan Batory“ i 7 motorówek. „Stefan Batory“ w walce tej został zatopiony, ale przeprawę przez Wisłę obroniono... Następnego dnia rozpoczął się sromotny odwrót armii bolszewickiej.

Bitwa o Płock, ostatni wyczyn bojowy marynarki polskiej, nie była rzeczą łatwą dla tych słabych sił: Tuchaczewski słał od dnia 14 lipca rozkazy przerzucenia sił zbrojnych na Płock, a dopiero dnia 17 rozkazów tych nie otrzymano więcej: przypadkowy podjazd polski wpadł do Nasielska i nie zastanawiając się zbytnio spalił znajdujący się tam tabor, gdzie kryła się sowiecka jedyna stacja radiowa nadawczo-odbiorcza. Gdyby nie to warszawska flotylla wiślana utonęłaby we krwi.

Po skończonej bitwie o Warszawę flotyllę wiślaną wymieniono w rozkazie pochwalnym..

Kadra marynarki w Toruniu zaroiła się przyszłymi wilkami morskimi — można było rozpocząć idealną pracę nad rozbudową marynarki. Zanim jednak opiszemy ten trzeci etap musimy się przez chwilę zatrzymać na pojęciu „marynarza“ polskiego.

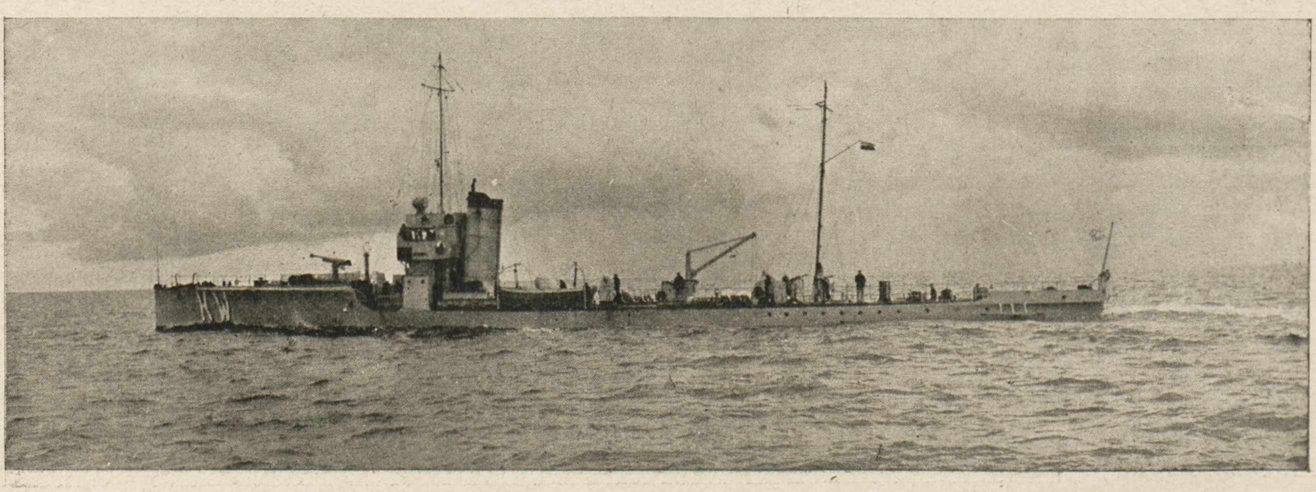
Nie każdemu bowiem z przeciętnych śmiertelników wiadomo, że dziś na wszystkich morzach i we wszystkich portach świata marynarz polski cieszy się najlepszą opinią. Gdziekolwiek zobaczą tych jasnowłosych, niebieskookich chłopców w granatowych mundurach — wszędzie witają ich jak bliskich, kochanych znajomych, o których się oddawna wie, że ani żandarmami nie trzeba ich uspakajać, ani kufle od piwa w ruch nie pójdą.

Dlaczego?

Tajemnica dobrej opinii polskiego marynarza leży w tych właśnie zaczątkach rozbudowy marynarki polskiej. Puck, Toruń, czy Tczew, tak samo jak później Gdynia, potrzebowały w pierwszym rzędzie nie obiboków, goniących za przygodami, ale fachowców. Potrzebni byli cieśle, stolarze, ślusarze, kowale, a więc rzemieślnicy, z których każdy miał fach w ręku, nie był więc człowiekiem u Boga niemeldowanym. Marynarze polscy do dziś dnia to przeważnie ludzie spokojni, którzy poszli do marynarki nie dlatego, że ich ciągnął słony powiew mórz i łoskot wielkiej przygody, ale dlatego, że mieli to patriotyczne zrozumienie dla skrawka piaszczystego brzegu, zwanego polskim wybrzeżem.

Zgłaszali się do pracy z narzędziami w rękach i z przyznanych przez Radę Ambasadorów ruin, resztek floty niemieckiej, czy zakupionych okazyjnie kanonierek, wykuwali owe pierwsze „jednostki morskie“. Tak powstał „Komendant Piłsudski“, „Generał Haller“, „Czajka“, „Jaskółka“, „Mewa“, „Rybitwa“, „Myśliwy“, „Kaszub“, „Mazur“, „Krakowiak“, „Ślązak“ i „Podhalanin“.

Komandor Świrski obejmuje dowództwo wybrzeża morskiego w Pucku, organizuje się



Torpedowiec „Kujawiak“

pułk artylerii nadbrzeżnej, lotnictwo morskie, powstaje Handlowa Szkoła Morska w Tczewie dla której zakupiono statek szkolny „Lwów", otwiera się kursy instruktorskie dla oficerów marynarki wojennej w Toruniu, a stocznia Gdańska kończy cztery zamówione w roku 1920 monitory rzeczne: „Warszawa", „Pińsk", „Horodyszcze" i „Mozyrz", przemianowany później na „Toruń".

W czerwcu 1921 roku statek sztabowy „Warneńczyk" wiezie marszałka Józefa Piłsudskiego w eskorcie dywizjonu monitorów w kilkugodzinnej podróży inspekcyjnej z Fordonia do Grudziądza.

W końcu tegoż roku istnienie marynarki polskiej staje nagle pod znakiem zapytania. Trudności finansowe Rzeczypospolitej Polskiej nie pozwalają na dalsze rozbudowywanie marynarki. Dzięki energicznej obronie podjętej przez generała Sosnkowskiego marynarka sprawę wygrywa.

Dnia 29 kwietnia 1923 roku otwiera się czwarty etap rozwoju marynarki wojennej: poświęcenie „Tymczasowego Portu Wojennego i Schroniska dla Rybaków w Gdyni"...

Poemat z kamienia i żelaza, duma Rzeczypospolitej, port, który z amerykańskim rozmachem powstał na szczerych piaskach wyb przybiera realne, z dnia na dzień nabrzmiewające rzeczywistością kształty. Inna to już sprawa, że ta olbrzymia inwestycja nieco zatrzymuje w rozwoju marynarkę, bo mniej się kupuje. Ba, w lipcu tegoż roku ginie od wybuchu kotła stojący w Stoczni Gdańskiej kontrtorpedowiec „Kaszub", odziedziczony po Scapa Flow po Niemcach. Praca nad wyszkoleniem i organizacją wewnętrzną personelu oficerskiego, podoficerskiego i szeregowego pochłania również wiele wysiłku — to też stan floty pozostaje niezmieniony, przybywa jedynie transportowiec „Warta". Dopiero następnego roku przybywa drugi transportowiec „Wilja", powstaje Oficerska Szkoła Marynarki Wojennej, dla której w roku 1926 dopiero zakupiono szkuner żaglowy „Iskra". Flotylli Pińskiej przybywają dwa monitory: „Kraków" i „Wilno". W lecie 1927 roku staje na kotwicach u wejścia do portu gdyńskiego „Bałtyk", stary krążownik dawniej francuski, który służy za koszary-szkołę, później Centrum Wyszkolenia Specjalistów Floty.

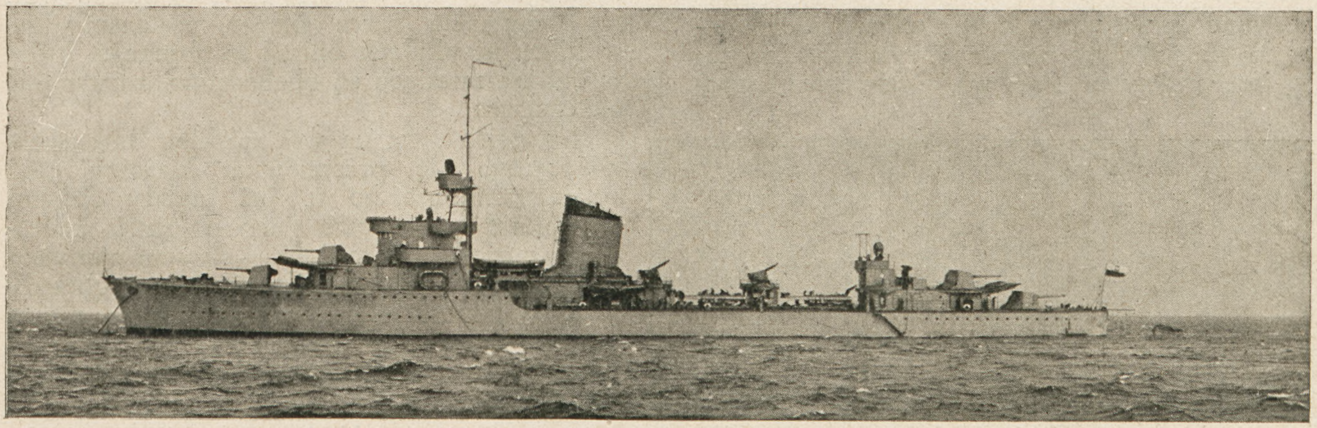
Najnowocześniejszy sprzęt morski o pełnej wartości bojowej zaczynamy nabywać dopiero teraz. Dwa kontrtorpedowce „Wicher" i „Burza" oraz trzy okręty podwodne, stawiacze min „Wilk", „Ryś" i „Żbik", zamówione w stoczniach francuskich — to pierwsze okręty bojowe naszej floty wojennej. Dotychczasowy sprzęt morski mógł służyć właściwie jedynie do szkolenia kadr marynarskich.

W roku 1932 przybywa okręt obrony minowej „Smok", dalej traulery „Czajka", „Jaskółka", „Mewa" i „Rybitwa" w miejsce starych na złom rozebranych jednostek o tychże nazwach. W roku 1934 rozpoczęto budowę stawiacza min ‚Gryfa", w rok później większe kontrtorpedowce „Grom" i „Błyskawica", w roku ubiegłym okręty podwodne „Orzeł" i „Sęp" oraz dwa traulery „Żóraw" i „Czapla"...

W roku bieżącym „Święto Morza" obchodzone jest w okolicznościach szczególnych: po ten nasz ciężki dorobek, po odwiecznie polską ziemię i jedyne okno na świat wyciągnęła się chciwa łapa nienasyconego sąsiada...

Czy w tych okolicznościach można się martwić, że takie piękne uroczystości, jak wianki świętojańskie przerzucono na „Dni morza", by uświetnić ten wielki poryw polskiego patriotyzmu, który wszystkimi dopływami Wisły i... Warty — ciągnie do morza? Czy wogóle istnieje coś tak drogiego, żebyśmy tego nie mogli rzucić na stos ofiarny, symbolizujący naszą miłość do morza?

Niema. W „Święto Morza" roku pańskiego 1939 w szeregach najgorętszych miłośników morza i morskiej idei nie powinno braknąć żadnego Polaka. Marynarka polska zdała swój egzamin — reszta spoczywa w rękach społeczeństwa.



Kontrtorpedowiec „Błyskawica"



Gdynia: Noc Świętojańska Fot Photo-Plat

Tradycje ludu polskiego

Na niesłychanie rozległą kulturę ludu polskiego składa się prócz kultury czysto zewnętrznej, jaką jest haft, rzeźba, malarstwo, architektura i to wszystko co przyzwyczailiśmy się nazywać sztuką ludową — kultura wewnętrzna. Do tej zaliczyć należy wierzenia, podania, legendy i obyczaje ludowe.

Jest to tak wielka literatura, że niesposób zawrzeć wszystkiego w jednym, najlepiej choćby opracowanym artykule. Każde święto kościelne czy rodzinne, każdy niemal święty czy święta ma setki swoich przysłów, obrzędów, w każdej okolicy innych, jak inną jest w każdej okolicy sztuka ludowa.

Wszyscy znają przecież na białym tle barwne hafty podhalańskie, czy zielono-brązowo-białą ceramikę huculską, czy „bajecznie kolorowe" ubiory łowickie. Podobnie jest i z obyczajami. W jednej okolicy są one wesołe, „prześmiewne", roztańczone — w innej świętuje się tylko to, co poważne, uroczyste, a nawet... ponure.

Dlatego też, jeśli niektóre obyczaje obserwowane są we wszystkich okolicach Polski — w każdej okolicy inaczej wyglądają, inaczej są interpretowane, inne mają cele, inną literaturę. „Dziady wileńskie" w sandomierszczyźnie obchodzone są również, ale jako... „stypne wesele", podobnie jak Matka Boska Siewna, która na Mazowszu jest świętem uroczystym, a w całej niemal Małopolsce wesołym.

I żadnego podziału nie można przeprowadzić, aby powiedzieć, że ta okolica jest od innej weselsza, albo poważniejsza. Ta sama śląska „Barburka" w każdej okolicy Śląska jest inaczej obchodzona, bo lud polski, jak to widać z jego pieśni, bajki, sztuki i obyczaju — ma fantazję. Ma fantazję artysty tworzącego, a nie naśladowczą...

I umówmy się odrazu: kto jest genialny? Czy artysta, który dziś rzeźbi kryształowe wazony, w których słońce załamuje się setkami tęczowych promyczków, czy ten, który oblepił pierwszy koszyk gliną, wypalił i stworzył pierwszy garnek?

Trzeba się nad tym dobrze zastanowić, aby podchodząc do kultury ludowej zrozumieć, co to jest twórczy prymityw, nieuczony artyzm, urodzajna gleba wielkiej kultury narodowej.

Technicznie rzecz biorąc postaramy się w kilku artykułach opisać te obyczaje, które w danym miesiącu są obchodzone, zaczynając od czerwca.

Czerwiec jest na wsi polskiej miesiącem kończącego się przednówka. Majowy głód zwolna ustępuje, bo to już jagody obficiej się pokazują, pierwsze siano poprawia znacznie stan mleka i jego ilość — słowem poprawia się humor wsi. To też o ile czerwcowe obrzędy cechuje jeszcze pewna melancholia — nie są one tak ponure, jak kwietniowe lub marcowe „dziady", ani tak uroczyste, jak majowe modły.

„Na Boże Ciało wszystkiego jeszcze mało", ale „na świętego Wita — usycha korzeń u ży-



Procesja Bożego Ciała w Łowiczu

Fot Photo-Plat

ta", a już „na święty Jan — jagód pełen dzban". Kończy się wiosna, bo „Na święty Wit — słowik cyt"! ale żyto już dojrzewa, można już mieć nadzieję na dobre zbiory, można więc tę świętojańską noc obchodzić wesoło, hucznie, dostojnie.

Do najkrótszej nocy w roku, a mianowicie do nocy z 23 na 24 czerwca przywiązana jest ogromna ilość podań, obyczajów. W noc świętojańską zakwita w lasach cudowny kwiat paproci. Kto go zerwie ten zyska... szczęście do końca życia. Na Polesiu dodają do tego wielką legendę: trzeba więc wyjść z chaty nie oglądając się za siebie i splunąć. Uważając, żeby baba drogi w poprzek nie przeszła, trzeba wyruszyć zaraz po zachodzie słońca, tak aby przed północą być w lesie. Kwiat paproci ma śliczny blask trzeba tylko czekać, aż się go zobaczy.

Wilkołaki i dziwożony będą robić co tylko można, żeby przestraszyć śmiałka, ale prawdziwie odważnemu człowiekowi żadnej krzywdy nie zrobią. Gdy tylko zabłyśnie cudowny kwiat, trzeba go zerwać i wracać do domu. Ale odwrót jest znacznie cięższy: stanie na drodze matka, ojciec, umiłowana dziewczyna, będą zatrzymywać, błagać o pomoc, o litość — nie można im ustąpić, nie można się za nimi oglądać, nie można okazać... miękiego serca.

Tak zdobywa się szczęście. Legenda dodaje w niektórych okolicach, że szczęście tak zdobyte — nie przynosi zbawienia.

Ta sama legenda na Podhalu wygląda zgoła inaczej, bo przywiązana jest do złota posiadanego przez śpiących rycerzy, których lokuje się bądź to na Gewoncie, bądź też na skale Pisanej w Kościeliskach. Dla Hucuła kwiat paproci — to tylko powodzenie w gospodarstwie, a na wileńszczyźnie—tylko szczęście w miłości.

Najwięcej znany obyczaj nocy świętojańskiej to wianki. Są one obchodzone wszędzie, jak Polska długa i szeroka, gdzie tylko woda w pobliżu wsi przepływa, a nawet, jak na Suwalszczyźnie, wianki puszcza się na jeziora. Wiatrem popychane suną na drugi brzeg, gdzie są oczywiście wyłapywane. Wzdłuż górnej Wisły wianki puszcza młodzież obojga płci. Która panna złapie wianek puszczony przez chłopca, ta za niego później zamąż wyjdzie, choćby się nawet wcale nie znali. „On jej pisany" — jak to mówią na wsi i sprawa skończona. Wiara jest tak silna, że nie ma panny, któraby wianków w noc świętojańską nie wiła, „a jak która płocha" — twierdzi Gomulicki — to i kilka wianków puszcza, co jest wbrew wszelkiej przystojności, bo się ma znaczyć, że nie z jednym chce przez życie iść".

Na Bugu, Narwi, Niemnie, tylko panny wianki puszczają, a chłopcy je łapią — martwi się Kitowicz w swoim „Opisaniu wiejskiego obyczaju". „Chłopiec kiedy niestateczny to i kilka wianków łapie, przebiera w nich, jakoby w koszu z jabłkami. Ten wiadomo mężem dobrym nie będzie..."

Wianki w Warszawie, Krakowie, Toruniu— to były zawsze wielkie uroczystości połączone z iluminacjami, strzelaniem z rakiet, a nawet salwą wojska. Dalekie to jest oczywiście od obyczaju ludowego, który jest raczej skromny, jeśli chodzi o efekty zewnętrzne, a głębiej przemyślany i piękniejszymi legendami opromieniony.

Na wianku wiejskim jedną tylko świeczkę się umocowuje, żeby ją jeden chłopiec zobaczył...

Podobnie jak zazwyczaj puszczania wianków na wodę, powszechny jest też zwyczaj palenia ognisk w noc świętojańską. „Takto matki nam podały — mówi Jan Kochanowski. — Same z drugich znowu miały, że na dzień świętego Jana, zawżdy sobótka palana". Zwyczaj to bowiem stary, pogańskich sięgający czasów i za pogański przez całe niemal średniowiecze uważany. Już biskup poznański Laskarz w XIV wieku osobnym statutem zakazał tańców nocnych w soboty i wigilie uroczystych dni przypadających w lecie, a więc i przed św. Jana Chrzciciela, jak również przed św. Piotra i Pawła. Statut synodu krakowskiego z roku 1408 stwierdza, że palenie ognisk w noc świętojańską to zwyczaj pogański, a król Kazimierz Jagiellończyk w roku 1468 na żądanie opata benedyktyńskiego klasztoru świętokrzyskiego, zakazuje pogańskich uroczystości w noc przed Zielonymi Świętami na Łysej Górze odprawianych.

Marcin z Urzędowa w drugiej połowie XVI wieku pisze: „W wilię świętego Jana u nas niewiasty ognie paliły, tańcowały i śpiewały, diabłu cześć i modłę czyniąc; tego obyczaju pogańskiego do tych czasów w Polszcze nie chcąc opuszczać, ofiarowanie z bylicy czyniąc, wieszając po domach i opasując się nią, czynią



Procesja Bożego Ciała

Fot Photo-Plat

sobótki, paląc ognie, krzesząc je deskami, aby była prawie świętość diabelska, śpiewając pieśni, tańcując".

W dolinie Dunajca w pierwszy wieczór Zielonych Świąt „pali się Judasza". Chochoła wielkiego ze słomy ukręconego we wrzaskach radosnych przez całą wieś przeniesionego rzuca się na ognisko za wsią na wzgórzu rozpalone. Po tym ognisko płonie całą noc, a przy nim tańce, śpiewy, aż się słońce pokaże. „Judasz" w jednej wsi ma oznaczać wszelką nieżyczliwość jakąby mógł mieć we wsi jeden przeciw drugiemu, w innej wsi będzie to dosłownie Judasz, zdrajca Pana Jezusa, wreszcie gdzieindziej na Podhalu to jest duch Judasza, który do wszelkiego złego ludzi namawia i wszelkie nieszczęścia na nich sprowadza.

Przeważnie jednak zwyczaj palenia sobótek utrzymał się w całej Polsce przy nocy świętojańskiej. Ślady pogańskiego pochodzenia tego zwyczaju znajdujemy do dziś dnia nad Narwią i Bugiem, gdzie zowią to „kupalnocki" i na Rusi, gdzie mówią wprost „Kupałki". Kobiety muszą być przy tym wszystkie, bo ta której niema dlatego jest nieobecna, że na miotle pożaglowała na Łysą Górę, jako czarownica.

Przypadające często w czerwcu Boże Ciało ma również swój welon z legend i obyczajów. Nie mają one jednak pogańskiego rodowodu, więc i poważniejsze są i bardziej z kościołem niż z lasem czy rzeką związane. Boże Ciało w Łowiczu to już uroczystość znana nawet przedstawicielom dyplomatycznym zagranicy, którzy eleganckimi limuzynami zjeżdżają na procesję niemal w komplecie. Barwne procesje we wszystkich stronach Polski, święcenie zboża siewnego na Kurpiech, święcenie bydła w Małopolsce środkowej—wszystko to jest przywiązane do kościoła, a więc uroczyste jest i niemal część liturgicznego nabożeństwa stanowi.

W oktawę Bożego Ciała panny niosą do kościoła wianki do poświęcenia. Nie oznacza to bynajmniej chęci jaknajdłuższego utrzymania panieństwa, którego symbolem jest tenże wianek, ale chęć godziwej utraty wianka na rzecz szybkiego małżeństwa.



Z. Stryjeńska: Sobótki

Żeby już temat „wiankowy" wyczerpać, warto dorzucić jeszcze jeden drobiazg. Piszący te słowa wyłowił kiedyś z wody pięknie wykonany wianek z... grochowin. Najczęściej spotyka się taki wianek w poznańskim i na Pomorzu. Ma on to samo znaczenie co arbuz na południu Polski, albo czarna polewka, „czernina" z kaczej krwi na wileńszczyźnie podana konkurentowi, starającemu się o względy i rękę panny: odmowa. Takim wiankiem z grochowin okadza się dom i obejście, żeby się dobrze „darzyło".

Gdzież więc jest ta siła kultury ludowej, która mimo tak wielkiej religijności nie wyrzekła się wszystkich obyczajów uznanych przez kościół za pogańskie, czym należy tłomaczyć, że w różnych stronach Polski te same są daty, a nawet i te same obyczaje do tych dat przywiązane?

Tłomaczenie jest tylko jedno: ognisko w noc świętojańską, przysłowia ludowe, czy hafty lub wycinanki, to są wszystko elementy składowe tej samej rodzimej kultury, która od Bałtyku po Karpaty, od sinych borów litewskich do czarnych od sadzy miasteczek śląskich, od wieków świadczą i wieki jeszcze świadczyć będą, że tu na tej ziemi od tysiąca lat nic się nie zmieniło, ci sami są gospodarze i te same odwieczne mają prawa.

Lud polski wiedział, choć może nie zdawał sobie z tego sprawy, że w niewinym zwyczaju palenia ognisk nie może się kryć nic złego. Złe chowa się w cieniu, a od światła ucieka. Słuchał wszystkiego co można było usłyszeć w kościele, ale to co było jego kulturą utrzymał. W jednej okolicy wstydzono się, w innej nie, ale we wszystkich okolicach Polski po dziś dzień ostało się wszystko, co było wytworem naszej narodowej i ludowej kultury.



Z. Stryjeńska: Wianki


Nie obawiam się uciążliwej drogi, nie grozi mi defekt motoru, gdyż stosuję
GALKAR
OLEJ SAMOCHODOWY
M LUX
GALKAR
OLEJ SAMOCHODOWY
RAPID LUX
GALKAR M-LUX
POLSKI OLEJ SAMOCHODOWY
NA NAJWYŻSZE WYMOGI
»KARPATY«

Władysław Kozłowski

Lwa — najpiękniejsza rzeka Polesia

Tajemnicza Lwa o groźnym imieniu niepokoiła mnie od dawna. Już kilka lat temu projektując swą pierwszą wyprawę na Polesie zamierzałem odwiedzić Puszczę Dawidgródecką i zapoznać się ze Lwą, o której piękności dochodziły mnie słuchy równie pełne zachwytu, jak i tajemniczości. Z różnych przyczyn wybrałem wówczas Słucz południową, czego nawiasem mówiąc niezmiernie później żałowałem — rzeka bowiem, z wyjątkiem jednego małego odcinka, była nietylko brzydka, ale i z powodu mielizn trudna do przebycia. W ubiegłym roku postanowiłem od dawna żywiony zamiar nareszcie wprowadzić w czyn.



Mapka spływu po Lwie.

Lwa płynie w kierunku z południa na północ, kilkadziesiąt do kilkunastu kilometrów na wschód od rzeki Horynia, wpadając do rzeki Stwiha, która następnie — już na terenie Z. S. R. R. wpada do Prypeci. Ze względu na to, że rzeka ta płynie po przez powiaty przygraniczne (Stolin — Dawidgródek), na spływ potrzebne jest zezwolenie Starostwa miejsca zamieszkania. Poza tym w dużej swej części Lwa przepływa przez tereny ordynacji Dawidgródeckiej, przez tak zwaną Puszczę Olchową, w której żyją łosie w liczbie około 600 sztuk. Spływ na tym odcinku wymaga zezwolenia administracji dóbr Karola ks. Radziwiłła, która zresztą z wielką uprzejmością zezwolenia udziela. Dla wiadomości ewentualnych amatorów spływu po tej czarującej rzece zaznaczam, iż w miesiącu sierpniu rozpoczyna się okres rykowiska i polowań na łosie i z tego względu — począwszy od 5 sierpnia zezwolenia na spływ przez Puszczę Olchową nie są udzielane.

Zaopatrzywszy się w komplet zezwoleń rozpocząłem gorączkowe poszukiwania rzekomo istniejącego opisu tej rzeki, poszukiwania te jednak, pomimo skrzętnych wywiadów w redakcji „Sportu Wodnego" i w Polskim Związku Kajakowym, spełzły na niczym. Nie udało mi się również odnaleźć nikogo, ktoby tą rzeką już uprzednio spływał, aczkolwiek wiadome mi było, że spływy takie, choć nieliczne, były już dokonywane. Musiałem zatem oprzeć się jedynie na mapach (odcinki mapy 1:100.000 Rokitno, Jeziory (Poleskie), Stolin, Dawidgródek).

Uradziliśmy z towarzyszami wycieczki, iż zaryzykujemy próbę spływu począwszy od Rokitna, t. j. od przedostatniej stacji przed granicą Z. S. R. R. (dojazd z Warszawy przez Kowel — Sarny).

Upalny poranek w końcu lipca ubiegłego roku zbudził nas w pociągu za Sarnami. Z ciekawością spoglądaliśmy na krajobraz przesuwający się za oknami wagonu. Dość rzadkie osiedla, łąki i lasy przesuwały się przed naszymi oczyma. Tuż przed Rokitnem, koło Ośnicka przejechaliśmy przez most nad jakąś na wpół wyschniętą strugą, o wodzie koloru



Prądowiny na Lwie pod Jeziorami. fot. W. Kozłowski

ciemnej herbaty, w której pluskały się maleńkie dzieci. Spojrzeliśmy po sobie zaniepokojeni — czyżby to miała być Lwa, przecież po tej strużce nawet kajak nie przejdzie. Na stacji w Rokitnie, gdzie wyładowaliśmy niesamowite góry naszych rzeczy, ogarnął nas upał wczesnego przedpołudnia, pustka i cisza. Po długich poszukiwaniach i niełatwych pertraktacjach, zdołaliśmy wreszcie uzyskać furmanki, które nas miały dowieźć do wsi Ośnicka, przez którą, według mapy, przepływa Lwa. Dojechawszy na miejsce przekonaliśmy się, iż nasz niepokój był aż nadto uzasadniony. Wskutek panującej od dłuższego czasu suszy — Lwa, gdyż ona to była, wyschła prawie zupełnie. Nie pozostawało nic innego, jak nadal furmankami udać się na poszukiwanie wody. Pojechaliśmy zatem, jadąc przez piękne łąki nad Lwą, która na przestrzeni 12 km., t. j. aż do miejscowości Tomaszgrodu nie zezwalała na wodowanie. Dopiero w Tomaszgrodzie złożyliśmy nasze składaki nad wąziutką łąkową strugą szerokości niecałych 5 metrów i przejechawszy kilka kilometrów, z powodu zapadającego wieczoru, rozbiliśmy obóz na podmokłej łące. Przybycie nasze ze składakami do Tomaszgrodu stanowiło nielada sensację dla miejscowej ludności, która głośno wyrażała powątpiewanie, czy będziemy w stanie dokonać zamierzonego spływu, uprzedzając nas o grożących trudnościach w postaci braku wody, oraz pni i prądowin, leżących w nurcie, twierdząc przy tym, iż nas pożrą krwiożercze ślepaki (slepaki kusajut pany!). W ciągu następnych dwóch dni przekonaliśmy się, iż obawy te bynajmniej nie były przesadzone. Na przestrzeni około 30 km., aż do miejscowości Jeziory, gdzie Lwa istotnie tworzy dwa piękne i spore jeziorka, musieliśmy walczyć w pocie czoła, krwawiąc obficie od ukąszeń ślepców, komarów i pijawek, z ciągle wyrastającymi przed nami przeszkodami. Z początku przeszkody te stanowiły setkami metrów ciągnące się mielizny piaszczyste, które zmuszały nas do przeciągania kajaków przy pomocy lin, oraz, co tutaj ukrywać, miejscowej ludności.

Na szczęście nie był to raid samochodowy i za „obcą pomoc“ nie liczono nam punktów karnych. Jednak mielizny to jeszcze nie najgorsze. Nastąpiły odcinki rzeki zarosłe łozą, której gałęzie splątane w gęstą mlakę, trzeba było mozolnie rozpychać. Przy tej okazji atakowały nas dziesiątkami siedzące na tychże łozach ślepce, kąsając nas bez litości i opamiętania. Na gęściej zarośniętych odcinkach panował zielonkawy półmrok, skutkiem czego liczne tam komary uważały, iż jest dość ciemno, aby



Dzieci poleskie wymodelowały z piasku cerkiewkę...“



Lwa w puszczy olchowej. fot. W. Kozłowski

również kąsać. Wreszcie, konieczność ciągłego wchodzenia do wody z siekierą w ręku, celem przerąbania sobie przejścia przez liczne zwalone pnie i prądowiny, dawały nam okazję do zapoznania się z niesłychanie licznymi na tym odcinku pijawkami, które ze specjalnym zamiłowaniem umieszczały się między palcami nóg. Mieliśmy zatem na własnej skórze mały przykład, jak może wyglądać walka z dżunglą w miniaturze. Po dwóch dniach dobrnęliśmy nareszcie do wsi Jeziory. Moment wpłynięcia na szeroko rozlaną i głęboką wodę dwu jezior powitaliśmy głębokim westchnieniem ulgi. Tutaj należy zaznaczyć, iż z wyjątkiem okresu wysokiej wody spływ na Lwie należy rozpoczynać dopiero od tej miejscowości, o ile się pragnie uniknąć trudności, które były naszym udziałem.



Dęby nad Lwą — leśniczówka Holowa.

Począwszy od wsi Jeziory, Lwa płynie już bez żadnych przeszkód i nawet w okresach suszy prowadzi dostateczną dla kajaka ilość wody.

Za Jeziorami brzegi stają się miejscami nieco wyższe, a nawet piaszczyste. Na jednym z licznych zakrętów, na małej przykosie zauważyliśmy zdaleka dziwny wzgórek. Zbliżywszy się spostrzegliśmy ze zdumieniem, iż oto dzieci poleskie pozbawione zabawek, wymodelowały z piasku cerkiewkę, zaznaczając, o ile to było możliwe, szczegóły architektoniczne budowli.

Płynąc dalej przez wsie Budymle i Perebrody obserwowaliśmy zmieniający się i coraz piękniejszy krajobraz. Za wsią Budymle rzeka traci charakter łąkowy, wpływając pomiędzy mieszane lasy. Sosny, brzozy i przepiękne dąbrowy, to znów niezwykle kwieciste łąki, wywierają wrażenie jakiegoś olbrzymiego parku o niezwykłej piękności. Za miejscowością Olmańska Koszara charakter rzeki znów się zmienia. Brzegi stają się niższe, częściowo znów łąkowe i pojawiają się czarne olchy. Wpłynęliśmy w obszar słynnej Puszczy Olchowej. Puszcza Olchowa rośnie na terenie podmokłym, w okresie wysokiej wody częściowo zalewanym, wykazującym bardzo nikłą ilość t. zw. ostrowów. (Ostrowami na Polesiu nazywają się niewielkie wyniosłości wznoszące się ponad podmokłą równinę). Rozpoczynają się rozlewiska Lwy, tworzące mniejsze i większe jeziorka, jak gdyby perły nanizane na wąziutki sznureczek rzeki. Rzeka płynie kręto, meandrując silnie to wśród wysokich olch pochylonych nisko nad wodą, tworzących jak gdyby mroczne zielone korytarze, to znów wśród ścian wysokich na 4 do 5 m. trzcin, zasłaniających całkowicie wszelki widok. Roślinność o niebywałym urozmaiceniu. Poszycie lasu przeważnie wyższe ponad wzrost człowieka. U stóp wspaniałych olch rozściela się chmiel, dzikie wino, porzeczki, maliny i fantastyczna ilość różnych krzewów, na łąkach królują kwiaty i trawy, a na łąkowych brzegach pęki trzciny.

Na rzece kwitnące rośliny wodne — żółte grążele, białe nenufary, niebieskie kępy niezapominajek i fiołkowo-różowe brzozówki wąskolistne, tworzą prawdziwe pływające ogrody i kępy kwietne o niebywałym przepychu barw. Cicho i wolno płynące wody krwisto-czerwonego koloru o wielkiej przejrzystości, pozwalają obserwować podwodny świat pełen roślin i wielkiej ilości ryb. Tak płynąc w tym prawdziwym raju kajakowca, to wąskimi i krętymi od-



W mateczniku łosi: S. Norblin i W. Kozłowski.

cinkami rzeki w puszczy, to szeroko rozlanymi jeziorkami wśród uroczysk i łąk, dopłynęliśmy do leśniczówki Hołowa, położonej na jednym z nielicznych ostrowów. Lwa tworzy tam szerokie rozlewisko, a brzegi jej z jednej strony porośnięte są gęstą ścianą puszczy, z drugiej zaś, na nieco wyższych brzegach, królują wspaniałe sędziwe dęby. Rozbiwszy swe namioty w tym uroczym zakątku, postanowiliśmy dotrzeć dalej Lwą, aż do leśniczówki Prestyń, gdzie znajduje się zameczek myśliwski. Stamtąd należałoby, chcąc płynąć dalej, dotrzeć do miejscowości Niemcze i następnie opuściwszy Lwę, która zmierza już do Stwihy, próbować przebić się kanałem t. zw. Wielemicką Jazdą do wsi Wielemicze, położonej nad jeziorem Wagan, skąd kilka kilometrów kanałem do Dawidgródka. Żal nam było jednak puszczy. Zawróciliśmy więc z powrotem pod prąd do Hołowy i stamtąd następnego dnia postanowiliśmy się przedrzeć znów poprzez puszczę do uroczyska Horych, koło którego na pięknym ostrowiu położona jest leśniczówka Hruzody. Nie żałowaliśmy tej decyzji, gdyż w ten sposób dotarliśmy rzeczywiście do serca Puszczy Olchowej. Zachwyceni jej pięknością i korzystając z wspaniałej pogody, rozbiliśmy obóz w maleńkim szałasie myśliwskim, przygotowanym na okres polowań. Stamtąd dokonaliśmy pieszego wypadu w głąb puszczy, w nadziei spotkania łosi. Niestety, nadzieje te okazały się zawodne, gdyż oprócz śladów łosi i niezwykle licznych śladów dziczych, zwierzyny nie napotkaliśmy. Byłoby to możliwe, lecz ze względu na zbliżający się okres polowań i zakaz niepokojenia zwierzyny, musieliśmy się od dalszych prób w tym kierunku całkowicie powstrzymać. Dopłynąwszy do Hruzod, musieliśmy już pomyśleć o drodze powrotnej, gdyż termin zezwolenia na pobyt w puszczy kończył się. Mieliśmy dwie możliwości, albo dopłynąć znów do głównego nurtu Lwy i stamtąd pod prąd do jeziora Lubieniec, a dalej przez jezioro Dołżek i kanałem łączącym Lwę z Horyniem, koło wsi Wielkie Wikarewicze, poczym Horyniem do Stolina i Dawidgródka — albo też, na co wreszcie zdecydowaliśmy się, Rubelską rzeką (Rzeczyca) przez wieś Chotomel do Rubla, skąd mieliśmy nadzieję przedostać się na Horyń koło Cho-



Kajak w puszczy na Lwie fot. W. Kozłowski



Lwa w puszczy dawidgródeckiej. fot. W. Kozłowski

romska. Koło uroczyska Horodyszcze, Puszcza Olchowa kończy się jak nożem uciął. Wpływamy znowu na łąki i przez Chotomel wpływamy do wsi Rubel. Tam na rozlewisku odbywał się właśnie połów ryb przy pomocy wielkiego niewodu. Od rybaków dowiedzieliśmy się, iż kanał łączący Rubel z Horyniem, wskutek suszy wysechł do tego stopnia, iż przeprawa łodziami stała się niemożliwą. Musieliśmy zatem zakończyć naszą kajakową wyprawę, tak jak ją rozpoczęliśmy, t. j. wynajmując furmanki ażeby dostać się do rzeki.

Aczkolwiek czekała nas jeszcze jedna bardzo piękna wyprawa w okolicach Pińska, z żalem opuściliśmy Lwę i Puszczę Olchową. Byli między nami kajakowcy, którzy na swoich kajakach przebyli już tysiące kilometrów po rzekach Polski, wszyscy byliśmy jednak zgodni, iż tak pięknego spływu, pełnego uroku, egzotyki i niecodziennych wrażeń, żaden z nas dotychczas nie przeżył. Żegnając się zatem z Puszczą Olchową przyrzekliśmy sobie, iż tam jeszcze powrócimy. Powrócimy na pewno!



Ściana trzcin na Lwie. fot. W. Kozłowski

INFORMACJE O LWIE.

Rzeka Lwa wypływa z błot koło wsi Karpiłówka w powiecie sarneńskim; po 10 klm. przepływa przez niewielkie jezioro Lwa koło wsi Rudnia. Po następnych 5 klm. mija tor kolejowy Sarny — Ostki i przepływa koło wsi Ośnick. Stąd możliwy początek spływu przy wysokiej wodzie — dojazd do stacji Rokitno. W razie niskiego stanu wody spływ można rozpocząć o 15 klm. dalej od miejscowości Tomaszgród. Po następnych 15 klm. Lwa przepływa przez jezioro Tuchla, po czym po 20 klm. przepływa przez dwa jeziora koło wsi Jeziory, skąd najlepiej rozpocząć spływ. Dojazd do stacji Dąbrowica na linii kolejowej Sarny—Łuniniec.

Następnie rzeka mija wieś Budymle po 15 klm., wieś Perebrody po 10 klm., Koszary Olmańskie po 15 klm. i Prestyń po dalszych 35 klm. Mniej więcej 8 klm. za Prestyniem należy opuścić Lwę, skręcając w lewo w kanał płynący w kierunku wsi Wielemicze t. zw. Wielemicką Jazdą.

Całość spływu Lwą od Rokitna do wsi Wielemicze wynosi około 165 km. Spływ może być wykonany w ciągu 5—6 dni. Etapy począwszy od Tomaszgrodu: jezioro Tuchla, Jeziory, Perebrody, Olmańskie Koszary, leśniczówka Hołowa, Wielemicze. Spływ można również rozpocząć od części puszczańskiej, dojeżdżając do stacji Horyń na linii kolejowej Sarny — Łuniniec, a stamtąd Horyniem do Mańkowicz i z Mańkowicz kanałem na Lwę koło wsi Wielkie Wikarewicze.

Począwszy od wsi Jeziory na rzece żadnych przeszkód nie ma. Orientacja wg. mapy 1:100.000 wystarczająca.

Obozowanie nie nastręcza trudności.

Skromny prowiant zdobyć można we wsiach.

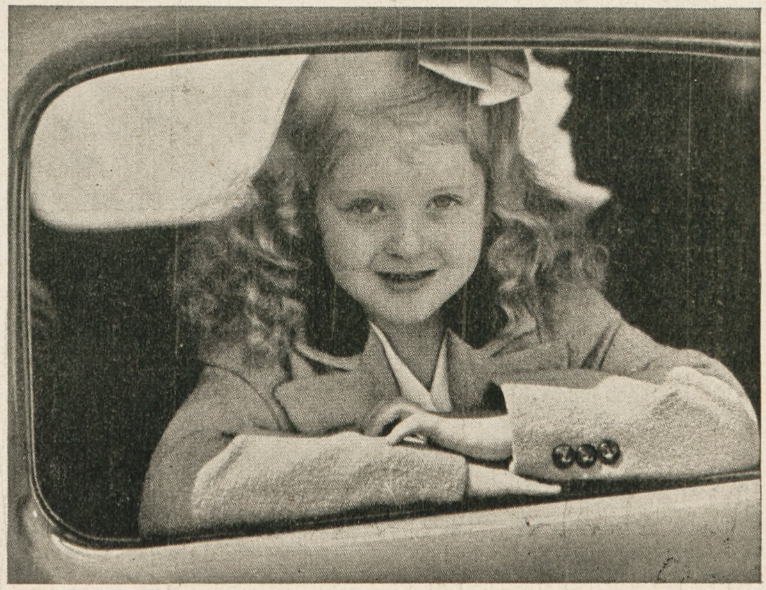
M. Starża

Szyby samochodowe

Coraz większe szybkości jakie obecnie rozwijają samochody w zupełnie codziennych normalnych warunkach, wymagają stosowania specjalnych konstrukcyj i całego szeregu urządzeń zmierzających do zapewnienia bezpieczeństwa.

Można by zestawić bardzo długą listę tych elementów, nie kusząc się nawet o dokładność.

Każdy przecież przyzna, iż zryw silnika np. niezawodnie jest jednym z czynników, które sprzyjają bezpieczeństwu jazdy. Najbardziej pobieżnie rozpatrując samochod, do elementów zapewniających bezpieczeństwo zaliczymy jeszcze: oś przednią i kierownicę, stalowe podwozie, hamulce i wreszcie oszklenie samochodu. To ostatnie jest sprawą bardzo ważną, gdyż jak wykazała statystyka około 75% pokaleczeń pochodzących z wypadków samochodowych spowodowa-

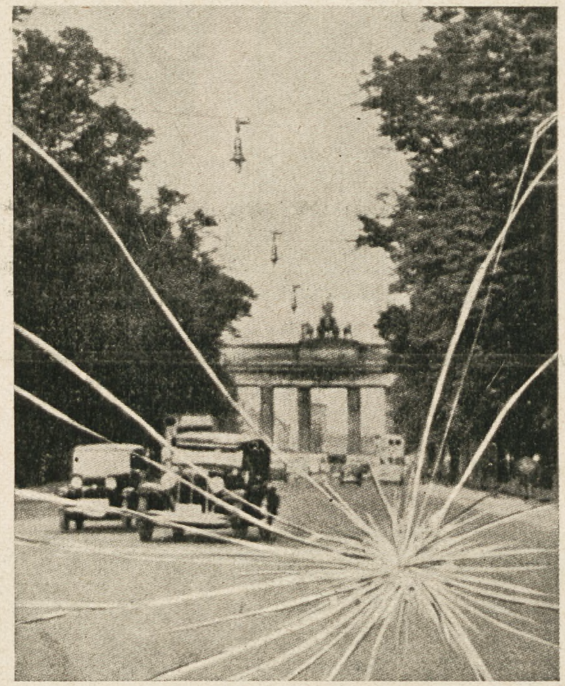


Prześliczna reklama szkła bezpieczeństwa jednej z fabryk amerykańskich.

ne było przed odłamki szkła. Dlatego też zniknęło zupełnie z użycia stale doniedawna stosowane szkło lustrzane. Zastąpiły go dwa rodzaje „szyb bezpieczeństwa" — a mianowicie szkło t. zw. wielowarstwowe i szkło hartowane.

Szyby ze szkła wielowarstwowego w najprostszym wykonaniu składają się z dwóch szyb połączonych (sklejonych) przy pomocy elastycznej warstwy. Dzięki takiej strukturze szyby te po uderzeniu nie rozlatują się na kawałki. Na szybie takiej powstają wprawdzie normalne pęknięcia i rysy, kawałki jednak szkła nie mogą odprysnąć, są bowiem przytrzymywane przez warstwę wewnętrzną.

Szyby takie „wynaleziono" prawie równocześnie w Ameryce i w Niemczech. Za oceanem zdobyły one jednak sobie znacznie szybciej



Uszkodzone a jednak przezroczyste szkło klejone

prawo obywatelstwa i dziś są tam powszechnie używane do szklenia samochodów, a w szczególności do szyb przednich i wszelkich znajdujących się prostopadle do kierunku jazdy.

Ford w Ameryce wprowadził pierwszy w swoich wozach, pełne oszklenie szybami wielowarstwowymi jako standartowe.

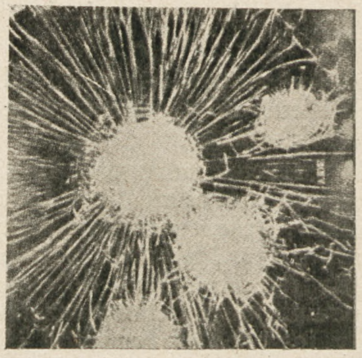
Pierwsze szyby wielowarstwowe klejone były specjalnym klejem celluloidowo - żelatynowym. Celluloid jednak bardzo szybko ulegał rozkładowi. Szyby żółkły i matowiały. Zaczęto więc stosować warstwę pyrokseliny i tafle klejono w jedną całość po odpowiednim nagrzaniu pod dużym ciśnieniem. Obecnie szyby wielowarstwowe wykonuje cały szereg fabryk, przyczym substancja warstwy wiążącej stanowi w pewnym stopniu tajemnicę danej firmy. W każdym razie uzyskano już obecnie to, iż



Szkło pancerne

szyby te zupełnie nie reagują na działanie promieni słonecznych i powietrza i zachowują zawsze zupełną przejrzystość.

Do bezwzględnych zalet szyb klejonych należy jeszcze to, iż mogą one być po za fabryką krajane i obrabiane, podczas gdy szyby ze szkła t. zw. hartowanego muszą być wykonane dokładnie w takich wymiarach w jakich mają być wstawiane do samochodu. Szyby hartowane są pewnego rodzaju namiastką klejonych szyb bezpieczeństwa. Szyby hartowane są zwykłemi szybami lustrzanymi. Przygotowuje się je w wymiarach dokładnie odpowiadających zapotrzebowaniu i po wykończeniu nagrzewa w piecu elektrycznym, a potem ochładza strumieniem powietrza.



Po strzale.

Proces ten, przypominający hartowanie stali, nadaje szybom wysoką elastyczność, wytrzy-

małość na zmianę temperatury, twardość i co najważniejsza: własność rozpadania się przy rozbiciu na drobne pryzmatyczne kawałki. Ta ostatnia własność usuwa prawie zupełnie niebezpieczeństwo poważnego okaleczenia pasażerów. Posiada ono jednak ogromną wadę — traci mianowicie przy jakimkolwiek bądź uszkodzeniu przejrzystość pokrywając się siatką pęknięć, przypominającą gęstą pajęczynę. Szyba taka nie jest już przezroczysta i robi wrażenie matowej. Do rodziny szyb bezpieczeństwa wykonanych ze szkła należą równie szyby pancerne. Składają się one z większej ilości szyb i warstw. Daje to im odporność nawet na kule broni palnej (patrz rys. Nr. 3).

Prócz wyżej wskazanych szyb bezpiecznych istnieje jeszcze, jeden rodzaj materiału t. zw. szkło plastyczne zwane w Niemczech „plexiglas".

Nie jest to jednak normalne szkło, a produkt plastyczny otrzymywany drogą syntetyczną z kwasu aksylowego. Surowcami wyjściowymi są drzewo i węgiel. Szkło plastyczne jest giętkie, przezroczyste, nie łamliwe i daje się łatwo obrabiać przy pomocy normalnych narzędzi. Jest ono pozatym znacznie lżejsze od szkła zwykłego. Niemiecki przemysł karoseryjny stosuje ostatnio szkło plastyczne do wygodnych szyb dachowych i narożnych w autobusach.

S. W.

Przed 30-tu laty

W bieżącym roku mija 30 lat od chwili pierwszego przelotu na maszynie cięższej od powietrza nad morzem. Dnia 25 lipca 1909 o godzinie 4 m. 41 znakomity lotnik Ludwik Bleriot wzbił się w powietrze z Calais, aby po 37 minutach wylądować w Dover. Szybkość średnia wynosiła aż... 60 kilometrów na godzinę. Jakże to wolno wobec dzisiejszych szybkości, a jakże wiele wobec ówczesnych. Ileż to trudów i wysiłków trzeba było poświęcić, aby uzyskać ten na owe czasy tak wspaniały wynik. Aparat na którym Bleriot przeleciał Kanał nosił nazwę „Bleriot XI", do czasu więc przelotu konstruktor wykonał aż jedenaście typów, na których ze zmiennym szczęściem próbował pobić rekordy lotnicze. Od lutego 1909 próbuje on swój maleńki aparat „Bleriot VI" z początku na lotniskach w Issy les Moulineaux i w Bue, a w maju i czerwcu odbywa na nim pierwsze loty dalsze (z Tours do Arthenay), podczas których zmuszony jest kilkakrotnie lądować przymusowo z powodu braku oliwy lub benzyny. 21 czerwca w Issy silnik apartu płonie. Pożar szczęśliwie ugaszono i aparat uratowano.

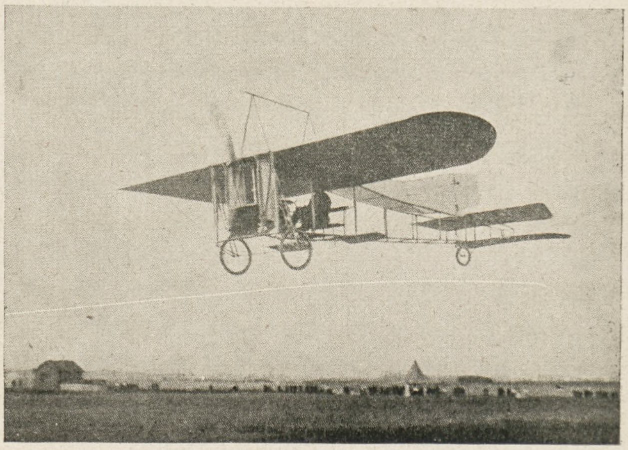
Wszystkie te wypadki i przeciwności nie zrażają Bleriot'a. Dziwny ten człowiek, który wszystkie zarobione (na fabrykacji latarń samochodowych) pieniądze „traci" na budowę aeroplanów z zaparciem się siebie, krok za krokiem dochodzi do coraz lepszych rezultatów, posuwając naprzód lotnictwo.

Niebezpieczny konkurent Latham na monoplanie Antoinette stara się kilkakrotnie o zdobycie kanału,— lecz bez powodzenia.



Blériot XI prześciga kontrtorpedowiec Escopette na kanale.

Bleriot przygotowuje się do skoku próbując sił nad lądem. 13 lipca przelatuje z Etamps do Orleanu, pokonując dystans 41 kilometrów ponad drzewami, domami i słupami telegraficznymi!



Dwumiejscowy monoplan Blériot XII.

W pewnym punkcie w powietrzu, jak zresztą sam tu później opowiada, błądzi... Szczęściem odnajduje linię kolejową, — a pioropusz dymu parowozu jest mu świetnym drogowskazem. Był to ostatni większy lot przed przelotem Kanału.

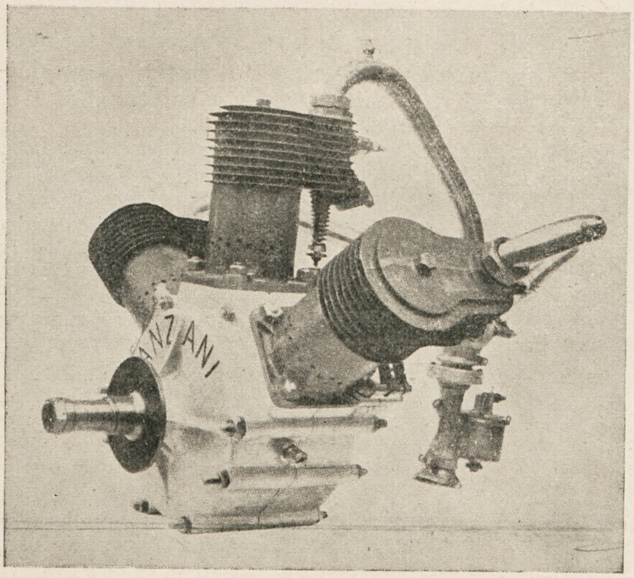
W dniu 19 lipca Latham na Antoinette z powodu niedomagania silnika woduje o 16 kilometrów od brzegu. Wyciąga go torpedowiec „Harpon". W tydzień później zdobywa Kanał L. Bleriot, okrywając na zawsze sławą siebie i całe lotnictwo francuskie. Jakże wyglądał ten rekordowy wówczas aparat.

Leży przedemną pierwszy katalog i prospekt awiacyjny firmy L. Blériot Ing. 16, Rue Duret, 16 Paris, telephone 650-39. Zaopatrzono go wstępem następującym: „Oddając mym klientom ten pierwszy katalog awiacyjny, w którym opisano główne organy i zespoły wchodzące w skład aeroplanów, oświadczam, iż każda część, czy to sprzedawana oddzielnie, czy też stanowiąca składową część oferowanych aparatów, została przezemnie przejętą do konstrukcji po całym szeregu prób i doświadczeń będących wynikiem wielu lat pracy. Dlatego też jestem w możności gwarantować nie tylko jakość ale i dobre funkcjonowanie oferowanych części i aparatów".

Aparat na którym L. Bleriot przeleciał Kanał posiadał powierzchnię 14 m^2 i ważył (gotowy do lotu) 320 kilogramów. Zakłady Bleriota wypuszczały wówczas prócz tego monoplan typ XII na dwie osoby, o powierzchni skrzydeł 22 m^2. i ciężarze około 500 kilogramów; i monoplan normalny (typ XIII) na 3 osoby, ważący 900 kilogramów. Aparaty te były zaopatrzone w silniki Anzani o mocy 25, 35 i 50 KM lub silnik E.N.V. o mocy 70 KM. Cena aparatów wraz z silnikami wynosiła 12,000, 19,000, 26,000 fr.

Na rys. poniżej — widzimy silnik Anzani o mocy 24 Km., to jest taki, jaki posiadał Bleriot podczas przelotu nad Kanałem.

Jest to trzycylindrowy silnik chłodzony powietrzem. Każdy z cylindrów posiadał tylko jeden za-



Trzycylindrowy silnik Anzani.

wór wpustowy; wydmuch odbywał się wprost przez szereg otworów, widocznych w dolnej części cylindrów.

Charakterystycznym dla aparatów Bleriot'a była wówczas jego naprawdę pomysłowa (i zresztą opatentowana) konstrukcja steru. Składał się on z koła osadzonego na kolanku kardanowym w ten sposób, że koło wraz z kolumną mogło być przechylane przez pilota w dowolnym kierunku (patrz rysunek). Na dole kolumny znajdował się półkulisty dzwon (t. zw. cloche à commandes), który przy pochylaniu kolumny wykonywał z nią razem ruchy dookoła środka swej kulistej powierzchni.

Do krawędzi dzwonu w odpowiednich miejscach przymocowane były linki stalowe połączone ze sterami wysokościowymi i kierunkowymi, jak również z organami równowagi. W ten sposób przy pomocy jednej dźwigni (koła) — a mianowicie np. przez pochylenie jej w pewnym kierunku można było spowodować wzniesienie się aparatu w górę, przy jednoczesnym skręcaniu w prawo itp. Dzięki temu pomysłowemu urządzeniu Bleriot potrafił podczas bardzo silnych wiatrów wykonywać bardzo trudne nieraz manewry w powietrzu. W aparacie Bleriot XI, konstrukcję zmieniono o tyle, że ster kierunkowy poruszano przy pomocy orczyka.

Przelot Bleriota ponad Kanałem La Manche był niezawodnie pięknym zakończeniem pierwszego okresu nowoczesnego lotnictwa.

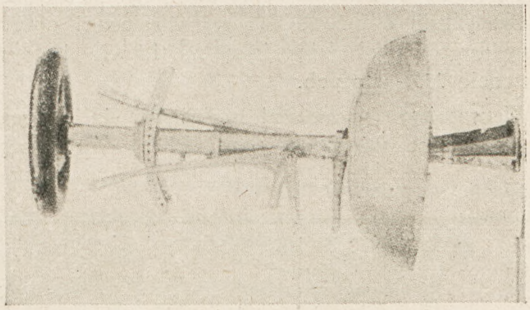
Doświadczenia, prace i sukcesy Braci Wright, Santos Dumont'a, Latham'a, Farmana i wielu innych zostały uwieńczone konkretnym, niezaprzeczalnym i korzystnym rezultatem. Od tej chwili awiacja przestała być zabawką i sportem „zwariowanych" manjaków, a stała się nową gałęzią komunikacji i przemysłu. W niespełna dwa lata później na podobnym Bleriocie wykonywa Pegoud pierwsze akrobacje. Nadchodzi wielka wojna i czyni z tego najpiękniejszego tworu geniuszu ludzkiego jedną z najniebezpieczniejszych broni.

Rozpoczyna się jednocześnie wyścig szybkości, które dochodzą do takich o jakich nie marzyli awjatorzy z przed lat 30-tu; gdy rekord szybkości wynosił około 100 kilometrów na godzinę. (Ustanowiony przez Santos-Dumont'a w dniu 13 września 1909 r. podczas przelotu z Buc do Saitn-Cyr na malutkim monoplanie „Demoiselle").

Jakże mylił się Wilbur Wright pisząc w roku 1909 w London Magazine: „O ile chodzi o aparaty przyszłości sądzę, że ani w wymiarach ani też pod względem szybkości nie będą one różnić się bardzo od obecnych.

Mówi się o szybkościach przekraczających 200 kilometrów na godzinę; uważam jednakże, iż mniejsze szybkości będą odpowiedniejsze. Szczególniej dla lotów na dalekie odległości. Pozwoli to na użycie silników cięższych — a więc pewniejszych".

Rzeczywistość w naszych oczach zadała kłam tym przypuszczeniom. Technika poszła szybciej naprzód, niż to przewidzieć mogli nawet najzdolniejsi z pionierów lotnictwa.



Ster Blériota.

KRONIKA KLUBOWA

WYCIECZKA SAMOCHODOWA I AUTOCAROWA NA LITWĘ

W porozumieniu z litewskim Automobil Klubem, Polski Touring Klub organizuje 5-cio dniową wycieczkę na Litwę.

Wycieczka odbędzie się w dniach od 15 do 18 lipca r.b.

Punkt zborny wycieczki samochodowej w dniu 14 lipca w Augustowie, przed hotelem Ligi Popierania Turystyki; odjazd autocaru w dniu 14 lipca w godz. popołudniowych z przed siedziby Polskiego Touring Klubu w Warszawie, Kredytowa 5.

Program wycieczki obejmuje:

dnia 15 lipca wyjazd do Kowna przez Mariampol: zwiedzenie Kowna.

dnia 16 i 17 lipca zwiedzenie bliższych i dalszych okolic Kowna i ewentualna wycieczka do Połągi.

dnia 18 lipca powrót do Warszawy przez Olitę i Grodno.

Koszty wycieczki na Litwę, dla uczestników jadących samochodami, wyniosą: dla członków Polskiego Touring Klubu — 50.— złotych od osoby; dla gości — 60— złotych.

Powyższe koszty obejmują: paszport, wizy i organizację wycieczki.

Pozatym właściciele samochodów opłacają od wozu, specjalnie obniżone dla tej wycieczki opłaty za taksę drogową obowiązującą na Litwie i tryptyk, w kwocie 25.— złotych.

Uczestnicy wycieczki udający się autocarem, opłacają dodatkowo za przejazd z Warszawy na Litwę, wycieczki po Litwie i powrót do Waarszawy— po zł. 50.— od osoby.

Koszty utrzymania w czasie trwania wycieczki ponoszą uczestnicy indywidualnie; Polski Touring Klub zapewnia uczestnikom organizację noclegów i wyżywienia.

Koszty utrzymania na Litwie w pierwszorzędnych hotelach i restauracjach wynoszą: pokój z 1-ym łóżkiem od 4 do 8 litów (lit ma około 90 groszy), o dwu łóżkach — od 8 do 12 litów.

Ceny śniadań od 1.20 do 1.50 lit.; obiadów od 1.20 do 2.10 i kolacji od 1.20 do 2-ch litów.

Koszt całodzienego utrzymania na Litwie waha się od 3.60 do 5.60 litów, czyli mniej więcej od 3 do 5 złotych.

Zgłoszenia przyjmowane są do dnia 30 czerwca roku bieżącego.

Przy zgłoszeniu wpłacić należy zaliczkę w wysokości zł. 25, oraz nadesłać następujące dokumenty, potrzebne dla wyrobienia paszportu:

1) Dowód osobisty,

2) Dowód obywatelstwa — w przypadku gdy obywatelstwo nie jest poświadczone w dowodzie osobistym,

3) Zezwolenie władz wojskowych na wyjazd zagranicę. Forma tego zezwolenia jest różna zależnie od rocznika, stopnia w wojsku oraz kategorii. Informacji w tej sprawie udziela właściwe P. K. U.

4) Książeczka wojskowa,

5) Zezwolenie starostwa na wyjazd zagranicę,

6) 2 fotografie, z których jedna poświadczona przez administrację domu.

Każdy z uczestników wycieczki będzie mógł zabrać 180 litów z czego 170 litów w czekach turystycznych i 10 litów w gotówce.

Formalności załatwia Polski Touring Klub. Pieniądze do wymiany przysyłać należy do dn. 1[illegible] lipca bieżącego roku.

Bliższych informacji udziela Polski Touring Klub, Kredytowa 5, tel.: 207-04, oraz wszystkie Delegatury P. T. K.

ZE ZJAZDU SAMOCHODOWEGO POLSKIEGO TOURING KLUBU.

W myśl zapowiedzianego programu w dniu 4-go czerwca 1939 r. odbył się ZJAZD SAMOCHODOWY, organizowany przez Śląską Delegaturę Okręgową Polskiego Touring Klubu na XI TARGI KATOWICKIE, który wzbudził pewne zainteresowanie wśród mi-



Komisja Sportowa przy pracy: p. Porucznik Gromnicki notuje na karcie drogowej p. Wiceministra Świtalskiego klm. i czas.

łośników automobilizmu. Na Zjazd zgłoszono 17 maszyn.

Zwycięstwo w Zjeździe uzyskali:

I. miejsce Kpt. Tadeusz Bronikowski, Poznań, na samochodzie B. M. W. przejechawszy 1.579 km.; II. miejsce Jerzy Ortman, Warszawa — samochód Lancia-Aprilia, 1.162 km.; III. miejsce: Władysław Turski Tarnów, samochód „Skoda" — 204 km.

Piekne nagrody dla zawodników przeznaczyły: Targi Katowickie: zegar na biurko; F-ma „Stomil" oponę i dętkę; F-ma „Karpaty": srebrną szkatułkę na papierosy; Szkoła Samochodowa M. Studencki: termos ze znaczkiem klubowym PTK. i F-ma Blaschke i Walotek: komplet kluczy do samochodu typu „Hazet"

ZJAZD DO MORZA 29.VI 39 R.

Sekcja Samochodowa Polskiego Touring Klubu organizuje w dniu 29.VI 39 r z okazji Święta Morza — Zjazd do Morza.

W Zjeździe mogą wziąć udział automobiliści zrzeszeni i niezrzeszeni.

Wpisowe wynosi:

dla członków P. T. K. zł. 15.— od samochodu,

dla pozostałych automobil. zł. 20.— od samochodu.

Wpisowe obejmuje: plakietę, oraz napisy, które będą uczestnikom Zjazdu dostarczone przez P. T. K.

Zgłoszenia wraz z wpisowym należy kierować do Sekretariatu Sekcji Samochodowej P. T. K. — W-wa, Kredytowa 5 (tel. 6.54-05) z podaniem dokładnego adresu.

Wszyscy uczestnicy Zjazdu, którzy chcą wziąć udział we wspólnym obiedzie, oraz mieć zapewnione kwatery, powinni w zgłoszeniu podać dokładną ilość osób, oraz czas pobytu nad morzem.

Koszt obiadu wynosi zł. 5.— od osoby. Kwatery z utrzymaniem od zł. 7.— do 13.—.

Zapisy przyjmowane będą najpóźniej do dnia 26.VI.39 r. Zapisy na Zjazd na mecie bezwzględnie przyjmowane nie będą.

Zapisy na kwatery przyjmowane będą jedynie do dnia 24.VI.39 r.

Meta Zjazdu otwarta będzie w dniu 29.VI.39 r. od godz. 9-tej do 10-tej rano na 5-tym km. od Orłowa w stronę Kartuz.

O godzinie 10.30 rano wszystkie samochody w kolejności przybycia udadzą się korowodem do Gdyni, gdzie nastąpi defilada.

Po defiladzie samochody korowodem udadzą się do Jastrzębiej Góry, gdzie o godzinie 14-ej odbędzie się gymkhana zespołowa i indywidualna, oraz zamknięcie Zjazdu.

Rozdanie nagród nastąpi o godz. 16-tej

Zapisy do gymkhany przyjmowane będą również na mecie Zjazdu.

Nagrody: 1) nagroda klubowa — za największą ilość samochodów w Zjeździe;

2) nagroda klubowa za największą ilość somochodów w gymkhanie, oraz szereg nagród specjalnych. które będą podane łącznie z regulaminem gymkhany.

WALNE ZGROMADZENIE SEKCJI SAMOCHODOWEJ P. T. KLUBU W WARSZAWIE.

W dniu 7.VI 1939 r. odbyło się Walne Zgromadzenie Członków Sekcji Samochodowej Polskiego Touring Klubu.

Walne Zgromadzenie załatwiło program prac Sekcji Samochodowej na rok bieżący. Na Walnym Zgromadzeniu został przedyskutowany szereg wniosków ustępującego Zarządu, dotyczących pracy Sekcji na przyszłość, oraz wybrano nowy Zarząd Sekcji w następującym składzie:

pp. Dodacki Jerzy, Fulde Edward, Gorzelański Czesław, Grochowski Aleksander, Jaszczewski Raimund, Kamiński Zdzisław, Kamiński Kazimierz, Łypaczewski Stanisław, Pajewski Witold, Perzyński Maciej, Robowski Leszek, Siedlecki Krzysztof, Wygard Aleksander, przedstawiciel Broni Pancernych.

MIĘDZYNARODOWY ZJAZD STOWARZYSZEŃ TURYSTYCZNYCH W POLSCE (A. I. T.)

Ostatni Międzynarodowy Zjazd Stowarzyszeń Turystycznych (Alliance Internationale de Tourisme), który odbył się w roku ubiegłym w Berlinie, postanowił, iż zjazd tegoroczny odbędzie się w Polsce.

Początkowa data Zjazdu, ustalona na maj rb. na życzenie Prezydium A. I. T. została odłożona.

Obecnie został ustalony nowy termin Międzynarodowego Zjazdu Turystycznego na wrzesień rb.

Stosownie do porozumienia pomiędzy prezydium A. I. T. a Polskim Touring Klubem, w porozumieniu z Min. Komunikacji data Zjazdu została ściśle ustalona na czas od 2 do 9 września rb.

Program Zjazdy przewiduje szereg wycieczek po Polsce, które zapoznają uczestników Zjazdu z walorami turystycznymi Polski.

Między innemi przewidziane jest zwiedzenie zabytków Krakowa. oraz zwiedzenie Wieliczki i Zakopaneo.

Zjazd jest organizowany przez Polski Touring Klub.

ZJAZD PLAKIETOWY DO SPAŁY

Dnia 4 bm. odbył się doroczny, tradycyjny, zjazd plakietowy do Spały organizowany przez Polski Touring Klub.

W Zjeździe wzięło udział 38 wozów i 90 osób.

Uczestnicy Zjazdu wpisali się do księgi audjencyjnej w Spale, poczem o godz. 11.30 rozpoczęto na boisku sportowym w Spale, Gymkhanę, w której wzięło udział 23 zawodników.

Po zakończeniu Gymkhany, uczestnicy Zjazdu przejechali do Piotrkowa Trybunalskiego, gdzie spożyto w miłym nastroju obiad, na którym ogłoszono wyniki, oraz zwycięscom w Gymkhanie rozdano nagrody, a uczestnikom pamiątkowe plakiety.

Sekcja Samochodowa Polskiego Touring Klubu ufundowała trzy nagrody. Członkowie P. T. Klubu ufundowali I. nagrodę, oraz Dyr. Firmy „Stomil" p. Vincenti dwie dodatkowe nagrody: jedną dla wozów o litrażu do 1500 ccm. i drugą dla Pań.

Nagrody otrzymali, za najlepsze wykonanie 11 figur Gymkhany:

Samochody o litrażu do 1500 ccm.:

		punkty
1.	Nagroda P. T. Klubu — p. Jerzy Rozenblat	295
2.	Nagroda F-my „Stomil" p. Marian Wierzba	285
3.	Nagroda członków P. T. Klubu — p. Morawski	276
	Samochody o litrażu ponad 1500 ccm.	
1.	Nagroda P. T. Klubu — p. Groniowski	200
	Nagroda dla Pań — zawodniczek:	
1.	Nagroda P. T. Klubu — p. Irena Brodzka	189
2.	Nagroda F-my „Stomil" — p. L. Kowalska	148

Poza tym uczestnicy Zjazdu złożyli na F. O. N. zł. 30.—.

PRZYKŁAD POSTĘPOWANIA SPORTOWO-KOLEŻEŃSKIEGO.

P. inż. Zygmunt Łada podaje do wiadomości naszej wypadek rzadko spotykany niesienia sportowo-koleżeńskiej pomocy na szosie. Oto opis wypadku:

„Jadąc szosą z Warszawy w Sandomierskie w pierwszy dzień Zielonych Świątek bez szofera, zatarłem łożysko przy dyferencjale, mniej więcej o 20 km. od Radomia.

Po zdjęciu pokrywy i skonstatowaniu, że pokruszyły się końce zębów trybu tarczowego, po wyjęciu okruchów i przygodnym nasmarowaniu, przypisując to wykruszenie jakiemuś obcemu ciału, ruszyliśmy wolniutko w dalszą drogę, chcąc dojechać do jakiegoś garażu.

Niestety po 2-ch kilometrach samochód zahamowało, i całkowicie nas unieruchomiło.

W międzyczasie przejeżdżało kilkanaście samochodów, lecz żaden się nie zatrzymał.

W tym, o dziwo, zatrzymuje się jeden z samochodów z zapytaniem, co się stało. Był to pan Szyndler pracownik Autobusów Miejskich i specjalista.

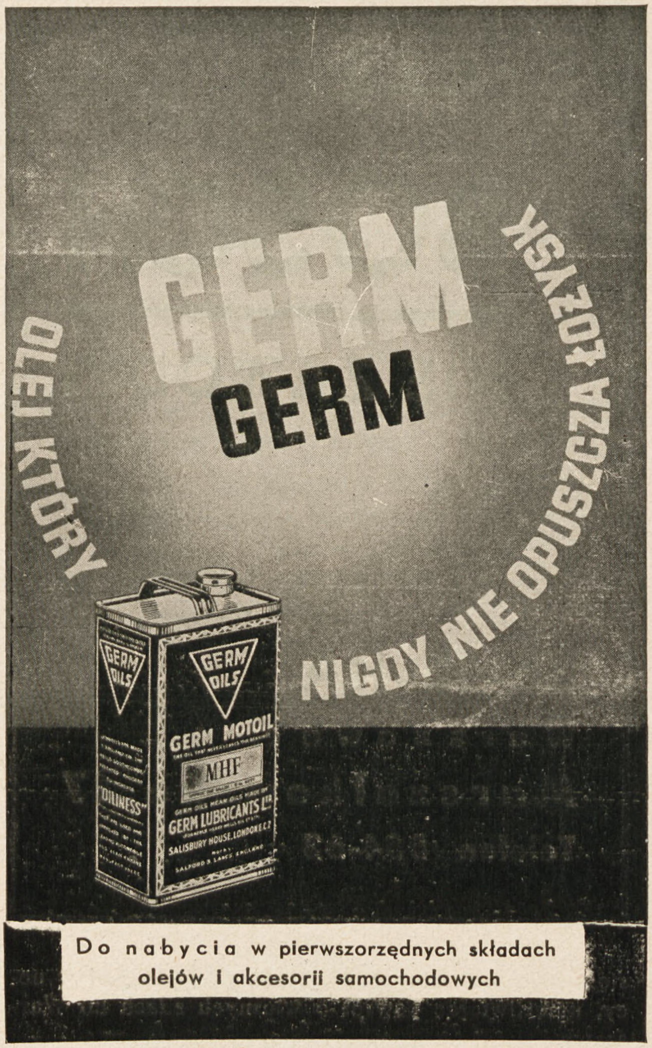
Wyjaśniamy.

Pan Szyndler pakuje syna pod wóz; demontuj wał kardanowy, wyciągają sprawcę przygody, pogruchotane łożysko, odciągają tryby i zwalniają koła. Pan Szyndler zostawia syna przy nas, bierze na jego miejsce jedną z Pań, odwozi do Radomia, wraca po nas, bierze na hol nasz wóz.

Pomimo, że miał wracać tego dnia do Warszawy, zostaje przy nas i z przygodnym mechanikiem, dostosowuje prowizoryczne łożysko do godz. 3-ej w nocy, umożliwiając powrót o własnych siłach do Warszawy.

Wszystko to zupełnie bezinteresownie.

Uważając postępowanie pana Szyndlera za wyjątkowo dżentelmeńskie i sportowo-koleżeńskie pragnę niniejszym wyrazić Mu jeszcze raz serdeczne podziękowanie, a podając je do publicznej wiadomości, życzyć społeczeństwu, żeby znalazło jak najwięcej szlachetnych naśladowców".



DELEGATURA OKRĘGOWA P. T. KLUBU W POZNANIU ORGANIZUJE IMPREZĘ P. N. „JESTEŚMY GOTOWI".

Impreza nosi nazwę „Jesteśmy Gotowi" i odbędzie się w dniu 25 czerwca 1939 r.

Celem imprezy pod hasłem „Jesteśmy Gotowi" jest przysposobienie automobilistów do ścisłego i szybkiego wykonywania zadań, oraz bystrej orientacji w terenie.

Zawodnikiem może być każdy członek Polskiego Touring-Klubu, Automobil-Klubów lub kierowca wprowadzony przez 2 członków rzeczywistych.

W imprezie mogą brać udział samochody turystyczne, odpowiadające warunkom dopuszczenia do ruchu na drogach publicznych w Polsce.

Pojazd mechaniczny zawodnika może być prowadzony tylko przez niego osobiście. Kierowca i pojazd muszą posiadać wszelkie dokumenty, wymagane przez władze policyjne.

Zgłoszenie udziału należy nadesłać do Komisji Sportowej Polskiego Touring Klubu Del. Okręgowej w Poznaniu, ul. Jasna 10 w terminie do dnia 22 czerwca 1939 r. godziny 18-ej.

Wpisowe wynosi razem z kosztem plakiety pamiątkowej:

Dla członków P. T. Klubu od każdego samochodu . . . . 10.— zł

Dla zawodników nie zreszonych w P. T. Klubie od każdego sam. . . . . 15.— zł.

Wpisowe musi być wpłacone w Sekrtariacje P. T. Klubu w Poznaniu, ul. Jasna Nr. 10 (tel. 84-10) równocześnie ze zgłoszeniem udziału.

Wpisowe zwraca się tylko w wypadkach nieprzyjęcia zgłoszenia lub gdy Komisja Sportowa zaniecha przeprowadzenie imprezy, albo też termin imprezy odłoży.

W wypadkach wyjątkowych Komisja Sportowa może przyjąć dodatkowe zgłoszenie udziału do dnia 24 czerwca 1939 r. (godz. 18-ta), jednakże za dodatkową opłatą 5.— zł od samochodu.

Zbiórka zawodników odbędzie się w dniu 25 czerwca 1939 r. o godzinie 7,15 na ulicy Franciszka Ratajczaka przy „strzelnicy małokalibrowej".

Przed startem zawodnicy wylosują zapieczętowane koperty które zawierają instrukcje.

Każdy z uczestników na wezwanie Komandora imprezy zapuszcza motor i na znak Komandora rusza z miejsca po czym otwiera otrzymaną kopertę udając się do wskazanej w instrukcji miejscowości dowolną drogą i szybkością.

Po przybyciu do wskazanej miejscowości zawodnik winien oddać meldunek Komisarzowi Sportowemu, który poświadczy godzinę przyjazdu oraz wyda dalsze polecenie.



Impreza składać się będzie z następujących prób:

1) Strzelanie do tarczy z pozycji stojącej lub leżącej na odległość 50 m. i to 3 strzały próbne oraz 5 strzałów do punktacji.
2) Z próby rozruchu silnika przed startem.
3) Z jazdy pętlicowej na dystansie ca. 150 klm.
4) Z próby zrywu, hamowania i zwrotności.

Klasyfikacja zawodników do plakiet (złota, srebrna, brązowa), oraz oddzielna klasyfikacja dla Pań, dokonana zostanie na podstawie wykonania instrukcji w najkrótszym czasie.

a) Czas liczy się od chwili oddania pierwszego strzału do punktacji, aż do ukończenia jazdy pętlicowej.

b) Oddzielna punktacja za próbę.

Przy równej ilości punktów decyduje mniejszy litraż, o ile i wtedy klasyfikacja byłaby równa, decyduje większa ilość pasażerów.

Zawodnicy zobowiązują się bezwzględnie przestrzegać rozporządzeń regulaminu, instrukcji i rozporządzeń Komisji Sportowej. Uczestnicy konkursu biorą na siebie odpowiedzialność za wyrządzone przez nich szkody w czasie trwania konkursu.

Kierownictwo imprezy nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności za wypadki, spowodowane przez uczestników w czasie trwania imprezy.

Informacyj udziela Delegatura Okręgowa P. T. Klubu w Poznaniu: Poznań — Jasna 10.

AUTORYZOWANE PUNKTY SPRZEDAŻY MOTOCYKLI „SOKÓŁ" PRODUKCJI P. Z. INŻ.:

Warszawa — B. Waśkiewicz Sp. z o. o. — Kredytowo 6, tel. 2-65-72.

Warszawa — Tow. Hadlu Motoc. Sp. z o. o. — Marszałkowska 31A, tel. 8-25-86.

Baranowicze — Różnowski i Karaś—Nowogrodzka 2, tel. 141.

Białystok — Edmund Łuszczak, Spadkob. Biuro — Fabryczna 16, tel. 47.
Salon — Kilińskiego 2, tel. 1-06.

Bielsko — „Polthur" — Plac Smolki 4.

Bydgoszcz — St. Sierszyński Sp. z o. o. — Gdańska 41, tel. 28-83.

Grodno — „Batoria" — Dominikańska 22, tel. 6-00.

Kalisz — Heliodor Żarnecki — Szóstego Sierpnia 11, tel. 2-69.

Katowice — Dąb. „Polhurt" Tow. Przem.-Handl. Sp. z o. o. — Chorzowska 184, tel. 341-77, Salon— 3 Maja 25.

Kielce — H. Rudnicki — Kilińskiego 16.

Kraków — Jan i Kazimierz Jaskólscy — Św. Tomasza 27, tel. 142-43.

Leszno — K. B. Lech-Leszczyński — ul. Wolności.

Lublin — „Auto-Rosse" — Krak. Przedmieście 62, tel. 29-00.

Lwów — „Scott i Pawłowski“ — Akademicka 5, tel. 208-76.
Łódź — Biuro Techn. Handl. inż. W. Mackiewicz — Piotrkowska 109, tel. 269-54. Salon — Piotrkowska 113.
Piotrków Tryb. — Bolesław Konopiński — Słowackiego 6.
Poznań — St. Sierszyński Sp. z o. o. — Pl. Wolności 11, tel. 13-41.
Przemyśl — „Technikum“ — Kolejowa 5, tel. 14-71.
Radom — „Auto-Motor“ — Pl. 3 Maja 2, tel. 22-14.
Równe — Komunalna Spółdzielnia Roln.-Handl. — 3 Maja 92, tel. 37.
Rybnik — „Polhurt“ Tow. Przem.-Handl. Sp. z o. o.— Reja 1.
Rzeszów — Jan i Kazimierz Jaskólscy — ul. Grunwaldzka 28.
Suwałki — „Batoria“ — Kościuszki 64.
Toruń — A. Katafias — Rynek Nowomieski 25.
Wilno — „Autotechnika“ — Wileńska 23, tel. 11-16.
Wołkowysk — Franciszek Wileniec — Hetmana Czarnieckiego 22, tel. 19.

AUTOMOBILIŚCI — CZŁONKOWIE P. T. KLUBU — KORZYSTAJCIE Z PARKINGÓW.

Polski Touring Klub zorganizował i prowadzi w Warszawie 13 parkingów w najbardziej ruchliwych punktach miasta. Celem tych parkingów jest, poza daniem ochrony dla wozów, które muszą pozostawać na ulicy, usprawnienie ruchu w stolicy, gdyż wozy pozostawiane przy chodnikach tamują ruch, szczególniej na wąskich ulicach.

Prasa stołeczna zwróciła uwagę i słuszną, na to, że automobiliści, mając niedaleko parkingi, pozostawiają swe wozy na ulicy przy chodniku.

Ukazały się w prasie fotografie np. ul. Kredytowej, zatłoczonej pozostawionymi na ulicy samochodami, przy czym zaznaczono, że większość wozów była opatrzona proporczykami P. T. Klubu.

Prosimy wszystkich automobilistów, a przede wszystkim członków P. T. Klubu, o pozostawianie wozów na parkingach.

NOWI CZŁONKOWIE

wstępujący do P.T. Klubu w czerwcu i lipcu

są zwolnieni od opłaty wpisowego

Adres Redakcji i Adminstracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04 i 6.54-05. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring“ 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6,—, półrocznie zł. 3,—

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Druk. „Polska Zjednoczona“ Warszawa, Nowolipie 2.

Sukces „SOKOŁA 200“ produkcji P. Z. Inż.



Na konkursie piękności samochodów i motocykli w parku Paderewskiego w dn. 21 maja motocykl „Sokół 200" otrzymał najwyższą nagrodę z przyznanych — Wielką Szarfę — pierwszą nagrodę, zaś motocykl „Sokół 600" z wózkiem — wyróżnienie.



FIAT
1100
FIAT
FIAT
MAŁE
DUŻA
ZUŻYCIE
PALIWA
PONIŻEJ
9
LITR/100 KM.
SZYBKOŚĆ
PONAD
105
KM/GODZ.